

Во всемирной истории воздухоплавания наряду с выдающимися достижениями есть и немало печальных страниц. Стремление человека подняться в воздух и даже прорваться в космос всегда было сопряжено с огромным риском. В книге И.А. Муромова рассказывается о тех авиакатастрофах, что сильнее всего потрясли человечество в конце XIX — начале XXI века: от крушения аэростата «Зенит» до гибели шаттла «Колумбия».

100 великих #0

100 великих авиакатастроф

Игорь А. Муромов
100 великих авиакатастроф
Введение

С древних времен человечество мечтало летать подобно птицам. Но пройдет не одна тысяча лет, прежде чем эта мечта осуществится.

В истории воздухоплавания наряду с выдающимися достижениями и громкими победами есть немало печальных страниц. Стремление человека подняться в воздух всегда было сопряжено с огромным риском. Можно сказать, что скорбный список трагических потерь на пути освоения «пятого океана» открывается мифическим Икаром.

В 1783 году в небо впервые поднимается воздушный шар братьев Монгольфье. При попытке пересечь Ла-Манш 15 июня 1784 года погибает отважный де Розье — первая жертва воздухоплавания или аэронавтики.

Изобретение аэростата не решило проблемы полета. Основной недостаток этого летательного аппарата — он не мог перемещаться по заранее намеченному маршруту.

В 1900 году совершил первый полет дирижабль Ф. Цеппелина (Германия). Через несколько лет развернулось серийное производство управляемых аппаратов тяжелее воздуха. Долгое время дирижабли считались наиболее перспективным видом передвижения, — не случайно наиболее крупные по масштабам катастрофы до Второй мировой войны происходили именно с этими «динозаврами». Но в 1937 году взорвался корабль-гигант «Гинденбург», и эра дирижаблей кончилась.

Первый направленный полет аппарата тяжелее воздуха состоялся в 1903 году. Самолет братьев Райт открыл новую страницу в истории человечества: 17 сентября 1908 года Орвилл Райт поднялся в небо с лейтенантом Сэлфиджем. Самолет развалился в воздухе, Сэлфидж погиб — первая жертва зарождающейся авиации.

В 1930-х годах пассажирские самолеты имели небольшую вместимость. Основная причина катастроф — разрушение в воздухе или даже прямо на земле; особенно опасен отказ двигателя.

После Второй мировой войны гражданская авиация развивается стремительно. Появляются реактивные самолеты, затем широкофюзеляжные, способные взять на борт не одну сотню человек. Разумеется, увеличилось общее количество погибших в авиакатастрофах.

Самая страшная трагедия в истории авиации произошла 27 марта 1977 года: в районе Тенерифе столкнулись два самолета «Боинг-747» компаний «Пан Американ» и «КЛМ»; погибли 583 человека.

Под Токио 12 августа 1985 года разбился «Боинг-747» японской авиакомпании. На борту самолета находилось 524 человека; только четверым посчастливилось спастись.

Самая крупная катастрофа над водой — гибель индийского «Боинга-747» около побережья Ирландии: она унесла жизни 329 человек; на борту лайнера взорвалась бомба.

В результате теракта разлетелся в воздухе 21 декабря 1988 года «Боинг-747» американской компании «Пан Американ». Погибли 270

человек, в том числе 11 жителей городка Локерби (Великобритания), на который рухнул лайнер.

Катастрофа Ту-154 в 2001 году над Черным морем отнюдь не первый случай, когда воздушный лайнер стал жертвой ошибочного пуска ракет либо преступной безответственности тех, кто такие пуски санкционировал.

До сих пор окутана тайной катастрофа лайнера итальянской компании «Итавиа» с 81 пассажиром на борту, рухнувшего в Тирренское море в 1980 году. Многие эксперты считают, что DC-9 стал жертвой военных. В 1983 году советским истребителем уничтожен южнокорейский «Боинг» рейса КАЛ-007 с 269 пассажирами на борту. В июле 1988 года ракетами, которые по ошибке выпущены американским крейсером «Винсеннес», над Персидским заливом сбит иранский пассажирский самолет, погибли 298 человек. После этой трагедии журнал «Нью рипаблик» (Вашингтон) признал, что американская реакция на трагедию рейса КАЛ-007 — «часть циничной пропаганды и результат технологического высокомерия: мол, такого с нами никогда не могло случиться».

Авиационные специалисты с уважением говорят о самолете Ту-154, любовно называя его «рабочей лошадкой». В то же время именно с Ту-154, самым массовым среднемагистральным российским лайнером, связано наибольшее количество катастроф и происшествий в авиации СССР и России. За почти тридцать лет эксплуатации выпущено около 950 машин этого типа; около 50 из них разбились.

Самая крупная катастрофа на территории бывшего СССР произошла именно с самолетом Ту-154. После вылета из Ташкента 10 июля 1985 года самолет сорвался в плоский штопор и разбился вблизи Учкудука. В катастрофе погибли 200 человек.

Проанализировав характер авиакатастроф, происходящих в наше время, лондонский «Экономист» приводит следующую характеристику летных происшествий: при разгоне происходит 18 процентов аварий; взлете — 11; наборе высоты — 7; горизонтальном полете — 5; последующем снижении — 3; заходе на посадку — 12; посадке — 16 и, наконец, при приземлении — 25 процентов. Почти половина пассажиров, погибших в катастрофах, лишились жизни в самолете, который врезался в землю.

Статистика утверждает: количество авиапроисшествий в мире снижается. Если за 2000 год на регулярных рейсах на планете погибли 757 человек и на нерегулярных — 290, то в 2001 году картина изменилась. Число жертв самолетов, вылетающих строго по расписанию, не изменилось (757), а вот погибших в «чартерах» стало меньше — всего 206. Правда, в этом реестре не учтены жертвы атаки террористов на США 11 сентября. Снизился и такой общепринятый в авиации показатель, как «коэффициент погибших на 100 миллионов пассажирокилометров»: с 0, 025 в 2000 году до 0, 020 в 2001-м. Впрочем, год на год не приходится.

Основные причины катастроф гражданских самолетов в наше время таковы: технические неполадки, ошибки пилотов, ошибки авиадиспетчеров, международный терроризм, роковые случайности (столкновение с птицами, попадание молнии и т.д.).

Техника становится все совершеннее; в вопросах безопасности на первое место выходит так называемый человеческий фактор.

Исследования компании «Боинг» показали, что 65 процентов всех летных происшествий произошло из-за ошибок, совершенных экипажем.

В 1972 году во Флориде ночью разбился самолет L-1011, погибли 100 человек. При выпуске шасси не загорелась лампочка, указывающая положение шасси. Все три члена экипажа углубились в решение этой проблемы. Расследование катастрофы показало, что лампочка просто перегорела. Бортовой самописец записал разговоры летчиков, из которых ясно, что никто из них не заметил, как отключился автопилот и самолет начал снижаться — пока не встретился с землей.

Не всегда ошибка пилота — это его собственная вина. К неправильным действиям может подтолкнуть множество факторов — начиная с неудобной компоновки кабины пилота и кончая сбивающими с толку указаниями диспетчеров.

Именно из-за ошибки диспетчера 11 августа 1979 года столкнулись на высоте 8400 метров в районе Днепродзержинска два пассажирских Ту-134. Все пассажиры и экипажи (178 человек) погибли.

«Пятый океан» не прощает пренебрежительного отношения к себе. В 1988 году — накануне катастрофы «Макдоннел-Дуглас MD-11» авиакомпании «Суисс эйр» в 1998 году — появилась новая реклама авиарейса. Крупное фото: черный молитвенник с крестом, лежащий на крышке гроба, и подпись: «Подходящее чтение в дорогу. Для тех, кто летает на других, более дешевых авиалиниях». Компания «Суисс эйр», не имевшая до этого крупных катастроф, могла позволить себе подобный черный юмор. На следующий день MD-11 разбился, погибли 229 человек, летевших из Нью-Йорка в Швейцарию.

Не обходится без катастроф и освоение космоса. Вспомним хотя бы 1967 год. Во время тренировки сгорели заживо американские астронавты Гриссом, Чаффи, Уайт. Советский космонавт Владимир Комаров погиб во время возвращения космического корабля на землю. В 1971 году не стало экипажа корабля «Союз-11». Причина смерти Добровольского, Волкова, Пацаева — разгерметизация аппарата во время спуска. США потеряли в 1986 году семерых астронавтов: сразу после старта взорвался знаменитый «Челленджер».

В авиакатастрофах погибли такие известные люди, как полярный исследователь Амундсен, президент Пакистана Зия-уль-Хак, министр обороны Китая Линь Бяо, бывший президент Панамы генерал Торрихос, президент Мозамбика Самора Машел, сын президента США Кеннеди-младший, а также целые команды: футбольные «Торино», «Манчестер Юнайтед», «Пахтакор», хоккейная «ВВС» и многие другие. Причем не всегда удается определить причину трагедии — теракт или несчастный случай.

И конечно, небо активно отнимает жизни тех, кто связан с авиацией профессионально. В авиакатастрофах погибли знаменитый летчик Валерий Чкалов, французский писатель Антуан де Сент-Экзюпери, первый космонавт мира Юрий Гагарин.

Чтобы предупреждать подобные трагедии, во многих странах работают специализированные службы безопасности полетов, научно-исследовательские учреждения, высококвалифицированные эксперты. Все это позволяет выявлять наиболее «горячие» опасные

факторы, которые приводят к аварийным ситуациям.

Каковы главные требования к безопасности авиалайнера наших дней и ближайшего будущего? Перечислить их нетрудно: при внезапном осложнении обстановки они не должны сваливаться на крыло, переходить в штопор, взрываться, сталкиваться с другими летательными аппаратами. Но возможно ли в принципе создание абсолютно безопасного самолета? Конструкторы «Боинга» говорят, что появление такого лайнера уже не за горами.

Катастрофа аэростата «Зенит»

15 апреля 1875 года потерпел катастрофу аэростат «Зенит», достигший рекордной высоты 8000 метров. Погибли два аэронавта.

В 1783 году по договоренности с Академией наук Франции владелец бумажной фабрики Жозеф-Мишель Монгольфье и его брат Жан-Этьенн сооружают воздушный шар, на котором предстояло подняться и совершить полет человеку.

Накануне этого события в ученых кругах развернулась дискуссия о возможности жизни на высоте. Многие опасались, что уже на низких высотах люди задохнутся от нехватки воздуха. Обеспокоенный Людовик XVI приказал посадить в шар двух узников.

«Неужели великая честь первыми вознестись к небесам будет принадлежать преступникам? Нет, этому не бывать! — возмутился известный парижский химик Пилатр де Розье. — Полечу я!» Он так настойчиво убеждал, так был уверен в безопасности предстоящего путешествия, что король заколебался и уступил. Сопровождать де Розье вызвался маркиз д'Арланд.

У множества людей, собравшихся на их проводы, замер дух от ожидания и страха. Казалось, гибель смельчаков неизбежна. Даже братья Монгольфье и те опасались за исход полета. Но тревожные ожидания и страхи оказались напрасными.

Поднявшись с площадки в саду дворца Ла-Мюэт, Пилатр де Розье и д'Арланд совершили 21 ноября 1783 года триумфальный полет.

Академия наук по достоинству оценила изобретение братьев Монгольфье: им присвоено ученое звание членов-корреспондентов и присуждена премия, предназначаемая для поощрения развития наук и искусств. Позднее Жозеф Монгольфье избран действительным членом Академии.

Появились в Академии и первые аэронавты — Пилатр де Розье и маркиз д'Арланд.

Во времена Франко-прусской войны 1870—1871 годов, когда Париж был окружен вражескими войсками, аэростаты оказались единственным средством сообщения между осажденной столицей и теми районами страны, что не захватили оккупанты. Во время блокады парижане построили несколько десятков воздушных шаров. На них переправили 3 миллиона писем и депеш, а также более 150 человек.

По окончании войны в Париже основано Французское общество воздухоплавания; членами его стали многие видные ученые того времени. На учредительном собрании яркую речь об использовании воздухоплавания

в метеорологических исследованиях произнес Эрве-Мангон, избранный президентом общества. Он сказал, в частности: «Применение воздухоплавания в метеорологии должно быть теперь — позвольте мне повторить вам это — главной целью ваших усилий и ваших работ. Явления, происходящие в атмосфере, нам почти неизвестны. Мы не знаем, как образуются град, грозы, туман, северные сияния. Вынужденные ползать по поверхности земли, наблюдатели не имели до сих пор возможности изучать что-либо другое, кроме нижнего слоя атмосферы. Воздухоплаватели, наоборот, могут исследовать воздушную сферу по всем направлениям…»

Общество воздухоплавания 26 апреля 1873 года организует первую научную экспедицию, в которой приняли участие ученые Жозеф Кроче-Спинелли и Теодор Сивель.

В следующем году, 22 марта, на аэростате «Полярная звезда» они поднялись на высоту 7300 метров. В этот полет воздухоплаватели впервые, по совету физиолога Поля Вэра, взяли в мягких баллонах небольшой запас кислорода.

В марте 1875 года Сивель и Кроче-Спинелли вместе с Альфредом и Гастоном Тиссандье отправляются в новое путешествие на аэростате «Зенит», стараясь как можно дольше продержаться в воздухе. И действительно, дрейф «Зенита» оказался самым продолжительным за всю предшествующую историю воздухоплавания — 22 часа 40 минут.

Воодушевленные успехом аэронавты, не теряя времени, начинают приготовления к новому полету, на этот раз поставив себе цель достичь наибольшей высоты подъема. Исходя из этой задачи, они подготавливают и оборудование.

У подвесного обруча корзины аэростата появились три небольших баллона с газовой смесью для дыхания, содержавшей 70 процентов кислорода. На веревках, идущих от корзины к обручу, укрепили два барометра. Один регистрировал давление на высоте до 4000 метров, другой — от 4000 до 9000 метров. Рядом с ними — несколько различных термометров, чуть выше в запечатанном ящике подвесили специальный барометр для регистрации максимальной высоты подъема аэростата. Багаж экспедиции дополняли спектроскоп, компасы, карты, а также особые листовки-вопросники — их аэронавты намеревались сбрасывать во время полета.

«Зенит» 15 апреля 1875 года, в 11.52, с Кроче-Спинелли, Сивелем и Гастоном Тиссандье на борту отрывается от земли.

«Вот мы и полетели, друзья мои! Взгляните на наш „Зенит“ — как он красив!» — восклицает Сивель.

Занятые наблюдениями, аэронавты старались не обращать внимания на недомогание и не делали о том никаких записей. Но вот к часу дня шар поднялся на высоту 5300 метров. Разреженный воздух и жаркое солнце уже давали о себе знать. В дневнике Тиссандье появляется запись: «Кроче: пульс 120 ударов в минуту; Сивель: 150 ударов в минуту».

На высоте 5500 метров аэронавты в первый раз сбрасывают часть балласта; подъем шара ускоряется.

Во втором часу дня аэростат достиг высоты 7000 метров, дрейфуя поверх перистых облаков, состоящих из рассеянных частичек льда. Страдая от нехватки воздуха, Тиссандье делает несколько глотков

дыхательной смеси, чувствуя, как живительно действует на него кислород.

Нелегко приходится и его спутникам. Время от времени глаза аэронавтов непроизвольно закрываются, лица бледнеют. Однако, несмотря на это, Сивель, стряхнув оцепенение, сбрасывает новую порцию балласта; шар поднимается еще выше.

Дрожа от холода, Тиссандье неровным почерком записывает: «Руки закоченели. Чувствую себя хорошо. На горизонте туман и небольшие, округленные перистые облака. Мы поднимаемся. Кроче тяжело дышит. Мы вдыхаем кислород. Сивель закрывает глаза, Кроче также закрывает глаза… 1 час 25 минут. Сивель бросает балласт. Сивель опять бросает балласт».

«Какое давление?» — спрашивает Сивель. «Триста миллиметров, — отвечает Тиссандье. — У нас еще много балласта. Как по-вашему, бросать?» Кроче-Спинелли в знак согласия энергично кивает. Сивель опорожняет еще три мешка с балластом. Потом в изнеможении садится на дно корзины.

О том, что произошло дальше, рассказывает Гастон Тиссандье:

«Вскоре меня охватила такая слабость, что я даже не мог повернуть головы, чтобы посмотреть на своих товарищей. Хотел схватить шланг с кислородом, но не мог поднять руки. Однако голова моя еще продолжала работать. Я не переставал наблюдать за барометром — по-прежнему не сводил глаз со стрелки, которая вскоре подошла к цифре 290, затем 280 миллиметров и стала переходить за нее.

Хочу крикнуть: «Мы на высоте восемь тысяч метров!» Но язык у меня точно парализован. Вдруг глаза мои закрылись и я упал без чувств. Это произошло приблизительно в 1 час 30 минут.

В 2 часа 8 минут я на минуту пришел в себя. Шар быстро опускался. У меня достаточно сил, чтобы перерезать веревку ментика с балластом, ослабить скорость спуска и записать следующие строки — привожу их дословно:

«Мы опускаемся; температура — 8 градусов; я бросаю балласт; давление 315. Мы опускаемся. Сивель и Кроче все еще без чувств на дне корзины. Опускаемся очень быстро».

Едва я успел написать эти строки, как меня охватила дрожь и я снова упал в изнеможении. Ветер сильно дул снизу вверх. Это говорило об очень быстром спуске. Через несколько минут я почувствовал, что меня трясут за руку, и узнал Кроче; он пришел в себя. «Бросайте балласт, — сказал он мне, — мы опускаемся». Но я только с трудом открыл глаза.

Помню, что Кроче отцепил аспиратор — он весил 17 килограммов — и перекинул его за борт, затем опорожнил мешок с балластом, выбросил одеяло, еще что-то. Но все это помнится крайне смутно, и на этом обрываются дальнейшие воспоминания, потому что тут я опять впал в забытье, на этот раз более сильное. Мне казалось, что я засыпаю вечным сном».

Что было потом? Несомненно, освобожденный от балласта шар замедлил спуск, а затем снова поднялся в высокие слои атмосферы. В половине четвертого Тиссандье приходит в себя, испытывая сильное головокружение и слабость.

Приоткрыв глаза, он видит, что шар опять опускается — со страшной быстротой. Корзина сильно раскачивалась и описывала большие круги. Тиссандье на коленях подполз к своим спутникам. «Сивель! Кроче! Проснитесь!» Но те неподвижно лежали на дне корзины. Собрав остаток сил, Тиссандье попытался приподнять их. Лица аэронавтов потемнели, глаза стали мутными, изо рта сочились струйки крови. Оба мертвы…

Через несколько минут корзина с силой ударилась о землю. Дул сильный ветер; якорь не удержался, и корзина начала волочиться по полю. Но вот Тиссандье удалось ухватиться за клапанную веревку и выпустить газ. Обмякшая оболочка шара зацепилась за дерево и распоролась. Было четыре часа дня…

На кладбище Пер-Лашез 20 апреля 1875 года состоялись похороны героев. Весть о катастрофе уже разнеслась по всей столице, и проводить аэронавтов пришли многие тысячи людей.

Что касается Тиссандье, то ни ужас, пережитый им, ни гибель друзей не сломили его. Позднее он совершил еще несколько исследовательских полетов со своим братом Альфредом и ученым-аэронавтом Дютэ-Пуатеваном, интересовавшимся процессом образования тумана. А в 1883 году, через сто лет после первых полетов Монгольфье и Шарля, братья Гастон и Альфред Тиссандье построили первый в истории дирижабль с электродвигателем, на котором благополучно совершили полет в окрестностях Парижа.

Долгое время воздухоплаватели не решались даже приблизиться к высоте, столь дорогой ценой оплаченной экипажем «Зенита». Первыми преодолели этот рубеж немецкие ученые-аэронавты профессора Берсон и Зюринг.

Катастрофа аэростата «Орнен»

Летом 1897 года в просторах Северного Ледовитого океана на пути к Северному полюсу бесследно исчез шведский аэростат «Орнен» («Орел») и его экипаж — полярные исследователи Соломон Август Андрэ, Кнут Френкель и Нильс Стриндберг.

Исследователей давно манил Северный полюс — точка Земли, где воображаемая ось вращения планеты пересекает земную поверхность. На нем нет ни географической долготы и широты, ни деления времени на дни и ночи.

Но проходили годы, а Северный полюс оставался недоступным. Ни корабли, ни санные упряжки не могли достичь заветной цели.

В 1845 году французский аэронавт Дюпюи-Делькур высказал идею о возможности достижения полюса на воздушном шаре. Но тогда это было слишком смелым предложением.

В августе 1871 года на заседании I Международного географического конгресса (Антверпен) известный французский физик и химик Зильберман изложил свой план покорения Северного полюса. Французский ученый планировал сначала отправиться к берегам Гренландии, а там с борта судна подняться на монгольфьере и лететь к полюсу.

В марте следующего года, на заседании Парижского географического общества вновь обсуждался проект достижения Северного полюса на воздушном шаре. Французский аэронавт Сивель собирался на корабле проникнуть как можно дальше за Полярный круг и затем при попутном ветре отправиться на аэростате к полюсу.

В 1890 году очередной план покорения Северного полюса представили французские аэронавты Эрмит и Безансон. Увы, Парижское воздухоплавательное общество его не одобрило.

Чуть позже о своем намерении достичь полюса на аэростате заявил шведский аэронавт инженер Соломон Август Андрэ. В его поддержку в феврале 1895 года на собрании Академии наук Швеции выступил знаменитый ученый Эрик Норденшельд.

Первые уроки воздухоплавания Андрэ получил в двадцать два года, во время поездки на Всемирную выставку в Америку. Его учителем стал известный американский воздухоплаватель Уайз.

Весной 1893 года Андрэ получил в свое распоряжение аэростат «Свеа», на котором в одиночку совершил девять полетов, изучая температуру, влажность и состав воздуха на различных высотах, характер воздушных течений, фотографируя, — всего он провел около четырехсот наблюдений. В полетах на «Свеа», управляя парусами и гайдропами, Андрэ нередко отклонялся от направления ветра на 30, а временами даже на 40 градусов!

«Экспедиция отправится из Европы в начале лета 1896 года с таким расчетом, чтобы в июне достигнуть норвежских островов, лежащих в северо-западной части Шпицбергена, — сообщал о своих планах Андрэ. — На одном из норвежских островов или каком-либо другом подходящем месте будет построено укрытие для шара. Скоро ли удастся достичь полюса, зависит, конечно, от скорости и направления ветра. При наиболее благоприятных обстоятельствах это может быть исполнено за очень короткое время».

Покорив полюс, Андрэ хотел добраться до обитаемых районов на северо-западе Северной Америки или на северо-востоке Азии. Главная цель экспедиции — исследование полярных стран, в первую очередь центральных, наиболее труднодоступных областей Арктики. Одновременно с географическими исследованиями намечались различные физико-метеорологические наблюдения.

За несколько месяцев до полета Андрэ не сомневался в благополучном возвращении аэронавтов даже в случае вынужденной посадки в Ледовитом океане. «Вероятность этого, конечно, не исключена, — говорил отважный воздухоплаватель. — В таком случае нас можно сравнить со всякой другой экспедицией на санях, и единственная разница — что мы пролетим вперед на шаре, а возвратимся на санях или в лодке. Но у нас есть большое преимущество перед обычными санными экспедициями: благодаря быстроте продвижения вперед мы можем взять с собой столько провианта для обратного пути, сколько другим надо было брать в оба конца. По той же причине мы сохраним свои физические силы и у нас будет моральная поддержка, заключающаяся в том, что все препятствия на пути к полюсу остались позади и мы направляемся к обитаемым землям».

Проект Андрэ поддержан Шведским географическим обществом, французской Академией наук, Парижским воздухоплавательным обществом и VI Международным географическим конгрессом, проходившим в Лондоне.

Экспедиция снаряжалась под покровительством короля Оскара II; изобретателя динамита и будущего основателя фонда Нобелевских премий Альфреда Нобеля и барона Оскара Диксона, чье имя носит остров Диксон.

Проект аэростата, названного «Орнен» («Орел»), разработал сам Андрэ. Построить шар поручили знаменитой мастерской Лашамбра в Париже.

Оболочка аэростата скроена из легкого, прочного китайского шелка. Верхняя ее часть трехслойная, с шелковым лакированным чехлом, не боящимся, как надеялись аэронавты, влажных туманов и снега. Шар имел диаметр 20, 5 метра и вмещал около 5000 кубических метров водорода. Оснащен научными и навигационными приборами и инструментами.

С помощью гайдропов шар уравновешивался так, что мог идти на высоте 200—250 метров над уровнем моря — ниже облаков, но выше тумана. Общий вес трех гайдропов «Орнена» составлял 850 килограммов. Чтобы они не намокали и легче скользили по льду и воде, их смазали вазелином. Кроме того, по бокам шара располагалось восемь балластных канатов по 70 метров.

Три небольших паруса в сочетании с гайдропами позволяли изменять направление полета на 25—30 градусов от направления ветра.

Весной 1896 года Андрэ со своими спутниками и всем необходимым снаряжением на пароходе прибыли на остров Данске, на северо-западе Шпицбергена. Места эти были знакомы Андрэ по предыдущей его экспедиции — в 1882—1883 годах. Здесь путешественники разбили лагерь, построили ангар для «Орнена».

Попутного ветра долго не было, поэтому 12 августа экипаж «Орнена» вернулся на материк.

В мае следующего года аэронавты снова отправляются на остров. Наполнив шар водородом, они ждут благоприятного ветра.

Наступило воскресенье 11 июля 1897 года, ясное и солнечное. Дул свежий, порывистый ветер. В восемь часов утра начались спешные приготовления к подъему. По распоряжению Андрэ выпустили два пробных шара-пилота. Они полетели в желаемом направлении. Тут же подвешивается гондола «Орнена». Аэронавты, быстро простившись с провожающими, занимают свои места.

В 14.35 шар взлетает. Но уже через несколько секунд после старта «Орнена» выясняется, что гайдропы, столь необходимые воздушным путешественникам, остались на земле; виной всему спешка.

Едва шар поднялся, как его понесло на скалы. К счастью, в последний момент ветер изменил направление. Но тут же новый, внезапно ударивший сверху шквал швырнул аэростат с высоты так, что гондола его на несколько секунд окунулась в море. После того как аэронавты сбросили несколько мешков балласта, шар стремительно взмыл на высоту 800 метров и со скоростью 25 километров в час понесся над океаном.

«Андрэ сказал нам, чтобы мы не беспокоились, если о нем не будет известий в течение целого года; он может спуститься в таком месте, откуда всякие сообщения невозможны, и провести зиму у лапландцев или эскимосов или в пустынной стране, предоставленный самому себе, а может вернуться на родину только в следующем году», — вспоминал Машюрон, участник экспедиции на остров Данске.

Прошло несколько месяцев, прежде чем на поиски пропавшей экспедиции Андрэ отправились спасательные отряды. Время от времени газеты сообщали сенсационные новости о том, что найден шар и его экипаж. Находились даже свидетели, якобы видевшие Андрэ. Увы, подлинные документы экспедиции — дневник Андрэ, записные книжки Стриндберга, фотографии — вместе с останками аэронавтов случайно были найдены лишь в 1930 году на острове Белом, находящемся примерно на полпути между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа.

Что произошло с «Орненом» и его отважным экипажем? В первое время вместо намеченных 200—250 метров путешественники летели при попутном ветре, на высоте 500—600 метров, а иногда и выше. В шестом часу дня 11 июля аэронавты выпустили четверку почтовых голубей (ни одна птица не достигла родных мест). Потом сбросили первый буй; после 1142-дневного дрейфа в океане он подобран у берегов Норвегии. «Наше путешествие до сих пор идет хорошо… — сообщали аэронавты. — Прекрасная погода. Состояние духа превосходное».

Аэростат продолжает лететь над тонким слоем облаков; через них неясно просвечивает лед. Высота полета увеличивается до 700 метров; температура воздуха +1 градус; вокруг тишина и безмолвие.

Вечером, в половине десятого, аэронавты определяют магнитный курс: северо-восточный, 45 градусов.

Ровно в 22 часа, когда в просвете между облаками показался лед, удалось вновь определить курс: северо-восточный, 60 градусов. Незадолго перед тем шар снизился и летел теперь над самой верхней кромкой облаков. Опасаясь провалиться в облака и лишиться спасительных солнечных лучей, аэронавты сбрасывают часть балласта.

Но к полуночи высота полета снова падает, и шар накрывает тяжелая туча. Снижение началось сразу же, как только аэростат вошел в тень этой тучи. К четверти первого шар снижается настолько, что самодельные гайдропы, сделанные из канатов, взятых в качестве балласта, касаются поверхности льда: с 500 метров шар проваливается на высоту 20 метров. «Орнен» медленно продвигается в тумане. «Солнце скрылось, но мы не теряем мужества», — отмечает Нильс Стриндберг.

В час ночи снова сбрасывается балласт. Туман вокруг «Орнена» все больше сгущается.

Во втором часу ночи 12 июля шар неподвижно застыл на одном месте — штиль. Но вскоре слабые порывы ветра начинают сносить шар на запад.

В шесть часов утра «Орнен» снова останавливается; через сорок минут продолжает путь на запад — сильно отяжелевший, с оболочки капает вода.

Днем шар опускается настолько низко, что гондола дважды ударяется о лед. Аэронавты, стараясь хоть как-то облегчить шар,

выбрасывают остатки балласта, железный якорь, последний буй… Но гондола снова и снова бьется о льды.

Несмотря на отчаянное положение, аэронавты продолжают вести наблюдения.

«Сегодня нам пришлось выбросить много балласта и мы совсем не спали, не могли даже хоть немного отдохнуть из-за досадных толчков; выносить это дальше мы были не в состоянии. Я послал спать Стриндберга и Френкеля… После этого я попробую сам отдохнуть…

Довольно-таки странное чувство парить вот так над полярнымморем.

Первым пролетать здесь на воздушном шаре. Скоро ли появятся у нас последователи? Сочтут ли нас сумасшедшими или последуют нашему примеру? Не стану отрицать, что все трое мы испытываем горделивое чувство. Мы считаем, что спокойно можем принять смерть, сделав то, что мы сделали», — записывает Андрэ.

В десять часов вечера «Орнен» снова останавливается и всю ночь с 12 на 13-е держится на месте.

В половине четвертого ветер несколько усиливается. Около девяти часов туман рассеивается, показывается солнце. Аэронавты торопятся определить свое местонахождение — 82 градуса северной широты и 16 градусов восточной долготы.

Снова полет; но в воздухе похолодало, мокрые канаты обледенели.

Во второй половине дня, попав в туман, «Орнен» вновь начинает задевать гондолой о торосы. И чем дальше, тем хуже становится положение аэронавтов. Вечером в гондоле вспыхивает пожар. С огнем удалось быстро справиться. Однако Андрэ при этом сильно ушиб голову. Из-за частых ударов гондолы о лед сильно разболелась голова и у Стриндберга. И все же по-прежнему вместе с Френкелем он продолжает вести наблюдения.

Последние часы дрейфа. Утром 14 июля 1897 года, после 65 часов полета, Андрэ, Стриндберг и Френкель оставляют гондолу «Орнена». Аэронавты высаживаются на дрейфующие льды в точке с координатами 82 градуса 56 минут северной широты и 29 градусов 52 минуты восточной долготы — в 300 километрах от ближайшего, берега.

22 июля путешественники выступают в санный поход. Спустя два месяца, после невероятно тяжелого пути по ледовым просторам, они достигли острова Белого, одного из самых диких уголков Полярного бассейна, и, пока у них оставались силы, продолжали вести наблюдения.

«Лед в ледниках… заметно слоист в горизонтальном направлении. Позавчера большую часть дня шел дождь, и это нужно признать чрезвычайно удивительным для данного времени года и данного градуса широты», — записывает Андрэ 29 сентября.

«Вечер такой божественной красоты, что прекраснее нельзя и пожелать. В воде кишела разная мелюзга и плавала стайка из семи черно-белых птенцов полярного чистика. Показались даже два тюленя», — отмечает он 1 октября.

Но начиная с 3 октября (за два дня перед высадкой на Белый) прекращаются записи метеорологических наблюдений, которые вел Френкель. До 7 октября продолжал вести наблюдения Андрэ. Последняя запись, сделанная Стриндбергом, датирована 17-м числом этого месяца.

Несмотря на стойкость и мужество, аэронавты погибли. Тела Андрэ и Френкеля найдены норвежскими зверобоями в самодельной палатке, сшитой из куска оболочки «Орнена»; палатка была погребена под толстым слоем снега. Рядом — оружие, патроны и немалый запас продуктов.

Что стало причиной смерти исследователей уже, казалось бы, в безопасности — на твердой земле? Скорее всего, они заснули и замерзли; такова наиболее распространенная версия. Что касается Стриндберга, он умер еще раньше и похоронен товарищами; могила его — рядом с палаткой, среди камней.

Много лет спустя датский врач Трайд выдвинул новую версию о причине смерти путешественников. По мнению Трайда, их погубил трихинеллез — инфекционное заболевание, носителями которого являются белые медведи. По симптомам эта болезнь несколько напоминает паратиф: высокая температура, сильные головные боли, боль в глазах. А все трое аэронавтов, судя по их записям, жаловались на боль в глазах. Трайд исследовал останки скелета медведя, найденного на биваке шведов, и в сохранившихся волоконцах медвежьего мяса обнаружил возбудителя трихинеллеза.

Еще одна возможная причина гибели экипажа «Ориона» — Андрэ и Френкель могли быть заживо погребены снежной лавиной, внезапно сошедшей со склонов окрестных гор. Но тогда они умирали бы долго и мучительно, страшной смертью от удушья, а никаких признаков, что они пытались выбраться из палатки, не обнаружено.

Трагический исход экспедиции породил целую бурю и в научном мире, и в прессе. Даже среди тех, кто раньше поддерживал Андрэ, стали раздаваться голоса, называющие его экспедицию безумием. Лишь немногие продолжали считать, что Андрэ на верном пути.

Гибель авиатора Л. Мациевича на «Фармане»

7 октября 1910 года во время показательного полета под Санкт-Петербургом трагически погиб один из пионеров русской авиации Л.М. Мациевич.

Как-то утром, просматривая газеты, великий князь Александр Михайлович прочитал о перелете француза Блерио через Ла-Манш. Поклонник авиации еще с тех времен, когда Сантос-Дюмон облетел вокруг Эйфелевой башни, светлейший подумал, что самолет — это не только способ передвижения по воздуху, но и возможный новый вид оружия.

Между тем при освоении «пятого океана» аппаратами тяжелее воздуха не обходилось без жертв. Первая в мире авиационная катастрофа произошла 17 сентября 1908 года на американской военной базе Форт-Мейрес, штат Вирджиния. Причем биплан «Райт А» пилотировал один из его создателей — Орвилл Райт. На этот раз он поднялся в небо не один: лейтенант американской армии храбро согласился занять второе место. Полет проходил успешно, самолет довольно долго кружил над восхищенными зрителями. Но при очередном наборе высоты биплан, не выдержав солидного веса лейтенанта, развалился. Райт получил тяжелые травмы; Сэлфиджа насмерть задавил горящий двигатель.

Весной 1910 года при Особом комитете по усилению Военно-морского флота, возглавляемом великим князем Александром Михайловичем, был создан Отдел воздушного флота. Среди прочих в комитет вошел и Лев Макарович Мациевич.

Жизнь морского офицера-подводника, инженера-летчика, авиационной гордости и надежды страны, удивительна. Мациевич окончил механический факультет Харьковского технологического института, затем, без отрыва от военной службы, Морскую академию. Разработал проект броненосного крейсера; затем участвовал в строительстве нескольких боевых кораблей, в частности броненосца «Иоанн Златоуст» в Севастополе. Но особенно много сделал он для отечественного подводного флота. В 1907 году Лев Макарович назначен наблюдателем за постройкой подводных лодок на Балтийском заводе в Петербурге. Им разработано 14 проектов подводных кораблей, изобретен оригинальный двигатель, пригодный как для надводного, так и для подводного хода лодок, а также создана система для защиты кораблей от мин и торпедных атак. Мациевич одним из первых осознал, каким должно быть взаимодействие боевого корабля и самолета.

Лев Макарович 23 октября 1909 года подал в Главный морской штаб докладную записку, в которой писал: «Качество аэропланов позволяет думать о возможности применения их к морскому делу. При помещении одного или нескольких аэропланов на палубе корабля они могут служить в качестве разведчиков, а также для установления связи между отдельными судами эскадры и для сообщения с берегом. Кроме того, возможен специальный тип корабля, снабженного большим количеством аэропланов (до 25)». В морском ведомстве признали проект интересным, но финансировать из казны отказались.

От собранных по всенародной подписке средств на постройку крейсеров после гибели русского флота в Цусиме осталось два миллиона. Идея великого князя Александра Михайловича закупить на эти деньги во Франции аэропланы и подготовить военных летчиков была поддержана в обществе и одобрена государем.

Вскоре во Францию выехала группа, состоящая из офицеров и нескольких нижних чинов, для обучения полетам и технического обслуживания аэропланов. Руководителем авиационной комиссии по закупкам назначили Мациевича.

В середине марта 1910 года русские офицеры уже в Париже. За несколько месяцев пребывания за границей Мациевич успел побывать на семи аэродромах и изучить устройство аэропланов тринадцати типов. Наконец, он обучался в школе Анри Фармана, известного летчика и авиаконструктора.

Свой первый самостоятельный полет Мациевич совершил после 45 минут обучения с инструктором. В меру осторожный, всегда внимательный и спокойный в сложные моменты, он за все время, проведенное в школе Фармана, не потерпел ни одной аварии. «Летаю на „Фармане“, умею на „Соммере“, — писал Лев Макарович. И мечтал: — Изучу основательно недостатки существующих аэропланов, а затем займусь проектированием нового».

Мациевич получил у Фармана лицензию пилота под номером 176. В России он стал тридцать первым летчиком по счету и в числе первых — по летному мастерству.

В Петербург Мациевич возвратился к 13 сентября. Он собирался участвовать во Всероссийском празднике воздухоплавания, который шел с большим успехом уже вторую неделю.

Местом проведения праздника выбрали так называемое Комендантское поле. Часть его, напротив Коломяжского ипподрома, огородив забором, превратили в аэродром. Вдоль него поставили зрительские трибуны. Для участия в празднике записались одиннадцать авиаторов, среди них — уже известные Михаил Ефимов и Сергей Уточкин.

Первые же полеты Мациевича в Петербурге стали событием. «Вот где истинный художник своего дела, — с восхищением писала столичная газета. — Вот человек, который и телом и душой отдался авиации».

Вместе с авиаторами Ефимовым, Пиотровским и Рудневым он первым летал ночью, устанавливал рекорды высоты, скорости и продолжительности полета. Обаяние Мациевича на земле и мастерство в воздухе привлекали к нему всеобщее внимание. С ним поднимались в небо известный атлет И. Заикин, профессор К. Боклевский, народоволец И. Морозов, адмирал Н. Яковлев, председатель Государственной Думы Н. Гучков и многие другие известные люди. «Все хотели летать с Мациевичем, — писал один из современников, — всем он внушал доверие и всех очаровывал своим удивительным обаянием большого и талантливого человека». На вопрос об опасности Мациевич отвечал философски: мол, учесть степень риска трудно, а потому лучше о нем вообще не думать.

Капитан Лев Мациевич 23 сентября (6 октября) 1910 года предлагает совершить воздушное путешествие Петру Аркадьевичу Столыпину. Премьер соглашается не без колебаний, ибо страдает стенокардией. Полет проходит без осложнений.

Авиаторские состязания на Комендантском аэродроме подходили к концу. Утром 24 сентября Мациевич планировал совершить пробный полет на аэроплане Соммера.

Но из-за сильного ветра Мациевич отложил полет на новом аппарате до вечера; пока решил подняться на проверенном «Фармане». На трибуне среди зрителей сидела жена капитана — АлександраАнатольевна.

Авиатор поднимает в воздух начальника Главного морского штаба вице-адмирала Яковлева. В тот же день устанавливает рекорд высоты соревнований; затем изъявляет желание его улучшить, что приветствуется высшими чинами ведомства.

В начале шестого Лев Макарович решил наконец лететь на «Соммере», но мотор аэроплана забарахлил. Авиатор махнул рукой и вернулся к «Фарману», бросив на ходу: «Попробую на нем взять высоту».

Но устала, болит спина; он отдает механику распоряжение привязать сзади, к стойке, стальной тросик, который послужит спинкой сиденья.

В 8 часов вечера у Мациевича намечена встреча в театре с известным писателем Леонидом Андреевым, который тоже мечтал полетать на аэроплане. Мациевич повесил на грудь барограф (прибор,

записывающий высоту) и забрался в аэроплан.

В воздухе находился лишь поручик Руднев, да посреди поля поднимали на змейковом аэростате всех желающих. Прошло минут пять с момента взлета; Мациевич кругами набирал высоту.

Летный день закончился — об этом известил выстрел сигнальной пушки. Только Мациевич все еще плыл на своем «Фармане» высоко в небе. Все с восхищением смотрели на его полет, ждали момента, когда машина спустится и побежит по земле. Так умел это делать только он один. И вдруг — аппарат был на высоте около 400 метров — по трибуне пронесся вздох ужаса: аэроплан странно качнулся, передняя часть наклонилась, он будто переломился пополам. Фигурка пилота отделилась от машины и камнем полетела вниз. Тысячи людей застыли в оцепенении. Летчик что-то кричал, переворачиваясь в воздухе. Вслед, разломанный на две части, рухнул аэроплан. На трибуне, прижав к себе семилетнюю дочь, билась в истерике жена тридцатипятилетнего офицера.

«Это продолжалось менее полуминуты, но казалось вечностью, — вспоминал очевидец ужасной катастрофы Морозов. — Всем сознанием чувствовалось и понималось, что Мациевич летит в объятие смерти, ждущей его внизу, и что ничем уже нельзя его спасти… Многочисленная толпа, казалось, замерла на месте. Только потом, когда все летевшее в воздухе уже лежало вдали на поле, раздался крик ужаса толпы, которого никогда не забудет тот, кто его слышал…».

Аэроплан превратился в груду обломков, обрывков полотна, разорванных проволок; в двадцати шагах от исковерканного «Фармана» лежал, врывшись в землю, прикрыв рукой лицо, капитан корпуса корабельных инженеров Лев Мациевич. По заключению врачей, смерть наступила уже на земле. Тело сохранило обычную форму, но почти все кости раздробило страшным ударом. Когда труп подняли, в твердой почве осталась впадина, точно повторявшая форму тела. Уложили на носилки и с обнаженными головами двинулись на выход с аэродрома. Так погиб Л.М. Мациевич — первая жертва русской авиации.

О причинах катастрофы опубликованы различные версии: летчик покончил жизнь самоубийством из-за несчастной любви; супружеская неверность в чете Мациевичей. В архивах есть акт расследования трагедии, с подписями авторитетных в те годы авиаторов. Комиссия установила причину катастрофы. В полете на высоте 385 метров (это удалось определить по уцелевшей барограмме) лопнула проволочная растяжка перед мотором; она попала в винт, одна из его лопастей разлетелась на куски; проволока накрутилась на вал мотора, на остатки винта, натянулась — лопнули и другие растяжки. Аэроплан потерял жесткость, клюнул носом; авиатор, отклонив тело назад, чтобы выровнять машину, выпал. Да если бы и не выпал, все равно ничто не спасло бы его. Протокол подписали такие компетентные лица, как полковник Найденов, авиаторы Михаил Ефимов и Генрих Сегно.

Известна красивая легенда: эсер Мациевич по заданию партии совершил в полете покушение на Столыпина. Летали тогда без привязных ремней, гордо восседая в небесах на венских стульях. Авиатор при желании внезапно совершает два-три резких маневра с креном — «нечаянно» выпадает пассажир.

Столыпин 23 сентября приехал на смотр и в сопровождении свиты обходил строй монопланов и бипланов. Мациевич предложил: «Не согласитесь ли, господин министр, совершить со мной полет?» Петр Аркадьевич кивнул: «Я полечу. Ведь Мациевич — офицер!» — и тут же забрался в кабину. Накануне, из доклада директора департамента полиции, он узнал, что именно этот офицер в Париже тесно сошелся с революционерами-эмигрантами и вступил в некую боевую террористическую организацию.

Ревел мотор, бил в лицо ветер; сделали большой круг над полем. Премьер оставался невозмутимым весь полет. Благородный летчик, покоренный мужеством и хладнокровием пассажира, отказался от своего намерения, обернулся с переднего сиденья и закричал: «Не желаете ли продолжить?» Столыпин отрицательно махнул рукой; довольный осмотром столицы с высоты птичьего полета, под овации богемы он сел в авто и уехал домой. Замысел террористов сорван; через день Мациевич упал с большой высоты и разбился насмерть. Случай это или сообщники офицера исполнили приговор — за то, что сотоварищ не воспользовался моментом? А может, сам Лев Макарович увидел в этом выход из запутанного положения, в которое сам себя загнал? Как офицер он не нарушил присяги, однако и не выполнил задания партии. Как быть? Именно тогда, 24 сентября, капитан Лев Макарович Мациевич садится в аэроплан, запускает мотор и улетает в небо навсегда.

Но на все это можно возразить следующее. Во-первых, если образованный офицер и принадлежал к какой организации, то не к антимонархической, а к националистической — легальному, к терактам не прибегавшему украинскому обществу «Громада»: состоял одним из его старшин. И на собрании «Громады», посвященном памяти Льва Мациевича, речь произнес другой старшина — известный впоследствии Симон Петлюра. Рассказывал, между прочим, что запорожцы — предки покойного — получили дворянство в дни присоединения Малороссии к Великороссии; что отец Льва Макаровича служил бухгалтером на сахарном заводе Терещенко.

Завербовали или нет Мациевича эсеры-максималисты в Париже, за несколько месяцев, проведенных в обучении полетам и трудах по приемке купленных аппаратов? Скорее всего, нет.

Наконец, если верить упомянутой версии, следует предположить, что среди пилотов, военных либо штатских, были другие террористы. Кто-то из них проник к ангарам и повредил аппарат Мациевича — умело и незаметно.

Гибель Мациевича глубоко потрясла общество. На следующее утро все петербургские газеты были полны сообщениями о трагедии, разыгравшейся на Комендантском поле. Мациевич сразу стал народным героем, его сравнивали с легендарным Икаром.

Заупокойный молебен отслужили в Адмиралтейском соборе Святого Спиридония; присутствовали матросы субмарины «Акула», которой командовал покойный. Гроб, накрытый Андреевским флагом, вынесли военный министр Сухомлинов, исполняющий должность морского министра адмирал Григорович, генерал от кавалерии Каульбарс, видные думцы А.И.

Гучков и Г.Г. фон Лерхе.

В последний путь, на Никольское кладбище Александро-Невской лавры, под гордые и трагические аккорды Бетховена провожал покойного весь Санкт-Петербург. Скорбная процессия двинулась по Невскому проспекту. «Людское море всколыхнулось, хлынуло за процессией и заполнило все на своем пути, — писал очевидец. — Движение трамваев, извозчиков и даже пешеходов приостановилось, так как двигаться можно было только по одному направлению — за волной. А с боковых улиц, как с притоков, вливались в общее русло на Невском все новые и новые массы народа».

Эти похороны не следствие всеобщего увлечения молодой авиацией и не порыв людей, захваченных трагической красотой гибели на глазах десятков тысяч зрителей. Столица восприняла смерть отважного летчика как нечто более знаменательное — уход одного из первых героев нового века. Прах Льва Мациевича предали земле в Александро-Невской лавре. В момент ружейного салюта над куполом всплыл и сделал круг дирижабль «Кречет».

Столыпин прислал венок с надписью на ленте: «Жертве долга и отваги». Александр Блок — он был в тот день на аэродроме, рядом с супругой покойного — сочинил стихи («В неуверенном, зыбком полете…»), полные сомнений и скорби:

В серых сферах летай и скитайся,
Пусть оркестр на трибуне гремит,
Но под легкую музыку вальса
Остановится сердце и винт.

Смерть авиатора заставила популярного тогда артиста Г.Е. Котельникова задуматься над изобретением парашюта, который всегда находится на авиаторе. Патент на изобретение первого в мире ранцевого парашюта Котельников получил через год.

Тяжело переживая гибель товарища, русские авиаторы не дрогнули: презирая опасность, вскоре установили на своих хрупких «этажерках» семь всероссийских рекордов.

На месте гибели Мациевича друзья, собрав добровольные пожертвования, поставили камень; на гранитной глыбе начертано: «…пал жертвою долга».

На могиле установили скромный белый крест. Позже его заменили памятником (проект академика архитектуры Фомина), сооруженным на народные пожертвования: высокая колонна из темно-розового полированного гранита.

Праздник воздухоплавания продолжался; Ефимов катал на своем «Фармане» сперва Гучкова, потом его супругу. Но публика уже не испытывала подъема; на трибуне из уст в уста передавали высказывание бесстрашного лейтенанта Пиотровского: «Авиация — это война. Как на войне гибель людей — неизбежная случайность, так и в авиации она случайна, но неизбежна».

Прошло около полугода после трагедии на Комендантском, и под Севастополем в авиационной катастрофе погиб штабс-капитан

Матыевич-Мацеевич (странное созвучие фамилий) вместе с пассажиром — своим братом, моряком. Летом 1911 года разбился — он стал четвертым — молодой авиатор Шиманский. Несколько месяцев спустя, опять на Комендантском поле, с высоты полусотни метров врезался в землю аэроплан Смита, погубив под собой пилота. Вскоре погибли авиаторы Золотухин, Закутский, Альбокринов.

Катастрофа дирижабля R-38

24 августа 1921 года английский дирижабль R-38 разломился на две части и упал в реку Хамбер. Погибли 44 человека.

В Соединенных Штатах громадный интерес к воздухоплаванию вызвала Первая мировая война. Поскольку США не имели собственных традиций дирижаблестроения, они обратились к странам Антанты с просьбой передать им несколько цеппелинов, захваченных в побежденной Германии. Но скорые на расправу англичане и французы уже успели разобрать или присвоить себе практически все трофейные дирижабли.

Британцы в последние годы войны добились определенных успехов в строительстве дирижаблей. В 1919 году британский дирижабль R-34 поднялся с Ист-Фортуна в Шотландии и направился в США; добрался до Лонг-Айленда 6 июля. На преодоление 5000 километров дирижаблю понадобилось 108 часов 12 минут. Возвращение обратно в Европу благодаря попутному ветру заняло только 75 часов 3 минуты. Определенной тренировкой перед этим трансатлантическим перелетом стал 56-часовой полет вдоль балтийского побережья Германии, осуществленный в июне 1919 года. Заодно британцы захотели еще раз продемонстрировать Германии, кто сейчас господствует в небе. В январе 1921 года R-34 в условиях плохой видимости врезался в склон холма в Йоркшире. Экипажу удалось довести поврежденный R-34 до базы в Хоудене, но там не смогли вовремя ввести дирижабль в эллинг, и он сильно пострадал от порыва ветра. Учитывая все полученные повреждения, дирижабль решили не восстанавливать.

Успешный перелет R-34 через Атлантический океан привел американцев в дикий восторг. В 1919 году правительство США заказало в Англии для военно-морского флота дирижабль R-38, который станет ZR-2. На приобретение британского R-38 конгресс выделил 2500000 долларов. Заказ выполнят фирмы «Шорт бразерс» и «Ройал эйршип уоркс» в Кардингтоне.

Предполагалось, что новый R-38 лишь увеличенная копия R-34, но при его разработке были допущены несколько ошибок в расчетах на прочность конструкции.

Проект R-38 был разработан в 1918 году: дирижабль длиной 212 метров, диаметром 26 метров, объемом 77600 кубических метров; имел шесть моторов «Санбим» мощностью 350 л.с. каждый; максимальная скорость 106 км/ч; полетная загрузка 46 т. Воздушный корабль построен в 1921 году; все испытания и полеты проходили вполне нормально. Правда, некоторые признаки свидетельствовали о недостаточной жесткости конструкции, однако преобладало мнение, что высокая упругость каркаса способна вовремя поглотить возникающие усилия.

В августе 1921 года в Хилле проходили приемочные испытания; в ходе их вместе с британским экипажем летала и группа из шести офицеров и девятнадцати рядовых американского флота под командой старшего лейтенанта Максфилда — обучались управлению воздушным гигантом.

Первые два полета, состоявшиеся в конце июня 1921 года, показали, что характеристики управляемости дирижабля на больших скоростях неудовлетворительны. В третьем полете (середина июля) отмечена деформация части шпангоутов после достижения скорости 93 км/ч. Чтобы уменьшить напряжения в конструкции, возникавшие при маневрах дирижабля, специалисты рекомендовали проводить дальнейшие испытания на высоте не менее 2100 метров.

После завершения полного цикла подготовки американской команде предстояло перегнать дирижабль в США, где планировалось заменить водород в баллонетах менее горючим гелием.

Четвертый полет R-38 состоялся 23 августа 1921 года. Дирижабль должен пришвартоваться в Пулхэме; однако на расстоянии 80 километров от цели он попал в условия плохой видимости и экипаж потерял ориентировку. Командир решил переждать ночь над Северным морем.

Американский экипаж под наблюдением английских инструкторов 24 августа отрабатывал маневрирование на максимальной скорости. Для большей безопасности полеты проводили над руслом реки Шамбер.

Последующие события подтвердили, что эта предосторожность отнюдь не лишняя.

Во время очередного скоростного прохода старший лейтенант Максфилд лично встал к штурвалу и потребовал развить максимальные обороты. Огромная сигара дирижабля разогналась до 106 км/ч и, содрогаясь от работы мощных моторов, с ревом рассекала теплый летний воздух.

Но этого Максфилду, по-видимому, мало: он решил проверить, как воздушный корабль управляется на предельной скорости, и на высоте около 800 метров начал выполнять серию разворотов с малым радиусом. Нагрузки, которым подвергся корпус дирижабля, оказались слишком велики: на глазах застывших от ужаса зрителей R-38 разломился в воздухе на две части. При разломе передняя часть загорелась, — видимо, пожар вызван обрывом электропроводки вблизи разрушенных трубопроводов топливной системы. Пламя быстро распространилось вдоль всей передней части; последовал взрыв вследствие истечения водорода из поврежденных газовых баллонов; второй взрыв прогремел, когда носовая часть упала в воду. Задняя часть спускалась сравнительно медленно и не загорелась. Из сорока девяти человек спаслись только пятеро, причем четверо из них находились в задней части дирижабля. Большинство погибших получили смертельные ожоги, пытаясь выбраться из огненных озер, которые образовал на поверхности воды горящий бензин.

Причина катастрофы — дирижабль проектировался без учета возникавших при маневрах аэродинамических нагрузок. Разработчики рассчитывали R-38 только на статическую нагрузку, надеясь, что коэффициент запаса по этой нагрузке, равный четырем, позволит достичь прочности конструкции, достаточной для восприятия возможных

динамических нагрузок. Это стало серьезной ошибкой, и при резкой перекладке рулей прочность корпуса дирижабля, особенно в кормовой части, оказалась недостаточной. Первый тревожный сигнал получен уже в третьем полете, но ему не придали должного значения.

Катастрофа ZR-2 (R-38) заставила военных призадуматься, — теперь они уже не горели желанием оснастить американский флот дирижаблями. Последующая гибель «Шенандоа», случившаяся прямо над территорией США, не добавила оптимизма. Казалось, на проекте надо ставить крест; однако сторонникам дирижаблей удалось удержать ситуацию под контролем. Американский флот к тому времени уже имел в своем распоряжении дирижабль, которому можно доверять и который это доверие за всю свою долгую карьеру оправдал, — ZR-3 («Лос-Анджелес»).

Из катастрофы R-38 американцы сделали довольно своеобразные выводы: потеряв доверие к английским конструкторам (посчитали, что R-38 разрушился из-за недостаточной прочности конструкции), американцы решили сами начать постройку воздушных кораблей.

Катастрофа дирижабля «Диксмюд»

18 декабря 1923 года во время барражирования в Северной Африке разбился французский дирижабль «Диксмюд» (L-72). Погибли 50 человек.

После Первой мировой войны французы решили постепенно перейти к применению дирижаблей жесткого типа. Для успешного выполнения этой задачи использовались два трофейных германских цеппелина, по Версальскому договору переданных Франции, — пассажирский LZ-121 «Нордштерн» (на французской службе «Медитерран») и боевой L-72, получивший название «Диксмюд», объемом 68000 метров.

В 1920 году Франция выдвинула большую программу развития жесткого дирижаблестроения. К концу 1922 года из выделенных на этот проект 130 миллионов франков израсходовали 40 миллионов. Одной из самых крупных работ стало сооружение больших железобетонных эллингов для дирижаблей в Орли, близ Парижа. Частично проводились работы в Марселе — модернизирован эллинг, в котором размещался «Диксмюд», — а также в Алжире, Тунисе, Касабланке и Дакаре.

Когда в августе 1920 года «Диксмюд» совершил перелет из Мобежа в Кюэр, воздушные эксперты всего мира были убеждены, что это его последнее путешествие. Немцы, возлагавшие на него большие надежды и уступившие под нажимом, полагали, что не найдется ни командира, ни экипажа, чтобы вернуть его к активной жизни.

Металлический скелет «Диксмюда», вмещающий 11 баллонетов водорода и приводимый в движение шестью моторами по 260 л.с., перевозил по воздуху 78 тонн собственной конструкции, продовольствия, горючего, бомб и экипажа. Немцы не допускали и мысли, что кто-нибудь мог воспользоваться этим изобретением — секрет принадлежал им. Они уступили аппарат, но никто не мог заставить их рассказать, из какого сплава сделаны бесчисленные фермы, из каких волокон выткана ткань оболочек газа, как регулировать шесть моторов, какие новые знания нужны, чтобы управлять гигантом в полете, во время спуска и подъема,

чтобы победить грозный гнев шквала.

Французская команда три года изучала «немецкое чудо»: пришлось пересмотреть все болты, все швы.

Несмотря на отсутствие должного опыта, французам на воздушном корабле «Диксмюд» удалось совершить длительный полет, установив мировой рекорд продолжительности: за 118 часов 50 минут аэронавты преодолели 7200 километров. Полет проходил над Северной Африкой и Францией. Дирижабль «Диксмюд» стал национальной гордостью французов.

18 декабря 1923 года воздушному гиганту предстояло барражировать в районе Северной Африки. В одном из французских журналов того времени Морис Ларуи в своеобразной возвышенной манере передал атмосферу и настроение, которые окружали подготовку к полету:

«…Технический персонал „Диксмюда“, подобно каменщикам на нематериальных лесах, проверяет миллиметр за миллиметром сотни тысяч металлических палочек не длиннее и не тяжелее карандаша — не пропускают ни одной. Когда закончат и заявят, что все в порядке, никто в мире не будет в состоянии к чему-либо придраться, и командир, уверенный в своем корабле, смело поведет его в самую страшную бурю.

Парусники и портные проверяют одиннадцать газовых шаров. Теперь они мягки и пусты; в них можно войти через клапана и вентили, которые служат для выхода водорода, если это потребуется для нужд путешествия. Оболочка шаров сделана из прорезиненной хлопчатобумажной ткани; она должна быть непроницаемой, гибкой, легкой и крепкой. Это противоречивые свойства: малейший разрыв, распоровшийся шов — и газ уходит. Огромная поверхность оболочки, которая вмещает 68000 куб. м, не терпит ни малейшего повреждения. Скоро одиннадцать шаров наполнят водородом, и тогда поздно проникать в газовместилища.

Парусники и портные, более внимательные, чем штопальщица, чинящая драгоценную шелковую материю, исследуют швы и расхождения нитей. На отверстия наклеиваются круглые латки из оболочечной ткани. Мастера зашивают этот растянувшийся шов; их легкая кисточка смазывает лаком слегка разъеденную поверхность. Когда «слабости» ткани рискуют стать опасными, полотнища снимают и пришивают другие. Когда они в свою очередь заявляют командиру, что «шары готовы», тот убеждается, что водород не станет уходить больше, чем допускает несовершенство ткани; он приказывает окончательно наполнять дирижабли газом.

Водород для дирижабля не принимается с беспечностью кухарки, открывающей газовый кран. Газ, как бы тщательно ни была поставлена добыча на центральном заводе, никогда не бывает совершенно чистым. Водород неизбежно содержит какое-нибудь агрессивное вещество, от которого трудно избавиться: серу или мышьяк, фосфор или хлор. А ведь газовые шары не изготавливают из чугуна, как газометры, или из свинца, как газовые трубы. Ткань подвержена разрушению, ей надлежит вмещать самый летучий газ и устоять перед его нападением. Часто газовый завод несколько раз берется за работу, чтобы получить чистый водород. Командир не примет газ, если тщательный анализ показывает, что во время полета оболочке грозит уничтожение.

Важнее всего безопасность «Диксмюда»: пока не убедятся, что водород безвреден, насколько позволяет искусство человека, отлет не состоится. И вот водород широким потоком льется по подземным трубам в ангар, где отдыхает «Диксмюд». Пустые баллоны растягиваются, надуваются, касаются один другого — наполняют огромное тело какой-то тайной жизнью. Все это происходит за темной кожей; натянутая на огромные металлические кольца, она скрывает это первое дыхание исполинских легких. Но незаметные движения, говорящие о том, что один баллон наполнился раньше другого, заставляют чудовище содрогаться.

А в это время в шести подвешенных к его бокам гондолах дрожат шесть моторов, жужжат шесть пропеллеров. Моторы должны работать тяжело и долго. Механики проверяют маховики и цилиндры, подшипники и пружины. Тут повернуть ключом, там потереть наждачкой, тут подтянуть гайку, там отлакировать пропеллер! *1 ...*

Последние приготовления; вся эта тщательно проделанная работа приводит «Диксмюд» в совершенное состояние».

На случай пожара, а риск его сводился к минимуму, потому что курение запрещено и все огнеопасные приборы изолированы, повсюду стояли огнетушители.

В целях безопасности каждый член экипажа имел парашют и спасательный пояс. Никто не верит в смерть «Диксмюда» в воздухе, но надо все предвидеть.

Утром открываются двери ангара. Вдоль стен огромного здания расставлены команды — несколько сот человек, знающие, что им надо делать: одни держат канаты, с помощью которых переведут дирижабль на поле, другие окружают гондолы. Пятьдесят аэронавтов пожали провожающим руки и разместились по своим местам. Больше никого не видно, кроме командира: он выслушивает последние инструкции начальника аэроцентра, проверяет в последний раз все передачи и провода; точным движением приводит в действие рули глубины и направления; несколько раз незаметно поворачивает клапаны — открываются хорошо, свободно выпустят ровно столько газа, сколько нужно.

Постепенно отцепляют мешки с песком, — после каждого такого облегчения командир «взвешивает» шар: ни слишком легкий, ни слишком тяжелый — как раз какой нужно, чтобы, не подымаясь ввысь, скользить вдоль земли, не опираясь на нее. Команды медленно начинают двигаться, сопровождая выплывающий из ангара «Диксмюд».

Ветер слабый, но команды тихонько поворачивают корабль носом против ветра, чтобы он поднялся и тотчас устремился вверх, не виляя и не волочась, прямо против воздушного сопротивления…

Понемногу «Диксмюд» подымается, но еще не отрывается от земли. Вот, трепеща, он плывет уже на высоте нескольких метров, поддерживаемый тремя стальными канатами, — их отпустят сразу, по жесту командира. Все в порядке.

Запас топлива рассчитан на 115 часов полета. Утром 20 декабря «Диксмюд» над Сахарой. Погода ухудшается, дует сильный ветер. В 8 часов 30 минут с дирижабля запросили метеосводку районов Атласа и

Алжира. На борт переданы сведения о неблагоприятных погодных условиях в запрашиваемой зоне и об ожидаемой буре над Средиземным морем. Командиру рекомендовали отказаться от возвращения во Францию и совершить посадку на базе, расположенной вблизи Марокко. Последний раз «Диксмюд» дал о себе знать 21 декабря, в 2 часа ночи. В тот же день, на 69-м часу полета, дирижабль погиб вместе со всей командой.

Подробности катастрофы и ее место долгое время оставались неизвестными. Лишь через 10 лет в трех километрах от берега Сицилии, против местечка Менфи, на глубине 37 метров обнаружили корпус дирижабля.

Комиссия по расследованию причин катастрофы пришла к выводу, что дирижабль погиб вследствие поражения молнией. Однако истинная причина катастрофы, по мнению многих специалистов того времени в области воздухоплавания, заключалась в низкой прочности корпуса, оказавшейся недостаточной в условиях чрезвычайно высоких ветровых нагрузок. Дирижабль не предназначался для эксплуатации в столь тяжелых метеорологических условиях. Изначально, еще немцами, он создавался для высотных бомбардировок (статический потолок 6200 м), что достигалось ценой максимального облегчения конструкции и сведения к минимуму прочности.

Катастрофа «Диксмюда» и необходимость уменьшить военные расходы из-за экономического кризиса привели к резкому сокращению французской воздухоплавательной программы.

Катастрофа дирижабля «Шенандоа»

3 сентября 1925 года в США потерпел катастрофу дирижабль «Шенандоа» (ZR-1). Погибли 14 человек.

В конце Первой мировой войны в США по достоинству оценили всю выгоду дирижаблей как средства дальней морской разведки. Конгресс согласился выделить средства на изготовление двух дирижаблей жесткой конструкции и строительство хорошо оборудованной воздухоплавательной базы.

Заказ открыт в 1919 году; на выделенные средства флот должен получить дирижабли ZR-1 и ZR-2 (R-38), а также построить военно-морскую воздухоплавательную базу в Лейкхерсте, штат Нью-Джерси.

Американцы взяли за основу конструкцию немецкого L-49. Разработка и изготовление воздушного корабля под руководством Д.-С. Хансакера начались в 1921 году на морской авиационной фабрике в Филадельфии.

К середине июня 1923 года дирижабль в целом закончен, только отсутствие двигателей удерживало изготовителей от предъявления его заказчику.

Двадцать десятиметровых отсеков предназначались для размещения газовых баллонов. Материал для внешней обшивки корпуса корабля состоял из высококачественной хлопковой ткани. Командирская гондола, установленная в передней части корпуса, и гондола управления двигателями в хвостовой части имели специальные опоры, которые давали возможность опускать корабль на землю для технического обслуживания.

Шестой двигатель, располагавшийся прямо за гондолой управления, позже демонтирован. Буквально в последний момент моторы «Либерти» заменили на менее мощные (300 л.с.), но более высотные «Паккард». Длина дирижабля 208 метров, диаметр 25 метров, объем оболочки 60000 кубических метров, максимальная скорость 97 км/ч.

Первоначально ZR-1 предполагалось заполнить водородом, но катастрофа ZR-2 (R-38) и случившийся через неделю пожар, который уничтожил три водородных полужестких дирижабля на военно-морском аэродроме Роккуэй, перечеркнули эти планы, и бюро аэронавтики настоятельно порекомендовало применить для заполнения баллонов инертный гелий.

А тут еще потерпел катастрофу дирижабль «Рома». 21 февраля 1922 года он сгорел и унес жизни тридцати четырех членов экипажа. Так что ZR-1 решили заполнить гелием, что и сделали 16 августа 1923 года.

Вывод дирижабля из эллинга намечен на 4 сентября. На поле аэродрома собрались около 15 тысяч зрителей, официальные лица и репортеры. И вот под гром оркестров 420 человек обслуживающего персонала станции вывели воздушный корабль из эллинга. Экипаж занял свои места в гондолах, и гигант плавно пошел вверх. Это случилось в 17.20 по местному времени. Через 55 минут цеппелин вернулся на станцию после своего первого полета.

Официальная церемония принятия дирижабля в строй военно-морского флота назначена на 10 октября 1923 года. На станцию прибыли многие высокопоставленные особы, включая министра ВМФ Эдвина Денби, адмирала Моффетта. В 16.30 супруга министра объявила имя нового воздушного корабля — «Шенандоа», что в переводе с индейского языка означало «Дочь звезд». С этого момента дирижабль вступил в строй в качестве оперативной единицы и приписан к базе Лейкхерста. После официальной части совершен одночасовой полет с корреспондентами и репортерами на борту.

Главная задача экипажа «Шенандоа» в тот период — отработка маневров при швартовке к новой стационарной причальной мачте воздухоплавательной базы Лейкхерста.

Затем потребовалось проверить поведение дирижабля в сложных метеорологических условиях. Командир корабля Мак-Крэри решил держать корабль на мачте в течение недели, с экипажем сокращенного состава на борту, и ждать нужной погоды. Четырнадцатого января метеослужба выдала предупреждение: 16 и 17-го числа ожидается сильный шторм. Для полноценных испытаний стыковочного узла требовалось проверить его при нагрузках, возникающих при скорости ветра 60 миль в час, поэтому решили оставить корабль на вышке.

Шестнадцатого января небо над аэродромом Лейкхерста затуманилось, ветер посвежел, и в 15.00 корабль стало слегка покачивать. В 16.00 пошел дождь, а порывы ветра достигали 63 миль в час, но корабль устойчиво стоял на швартовах. И все-таки Мак-Крэри на всякий случай решил увеличить экипаж до 22 человек. В 18.44 порыв ветра со скоростью 78 миль в час ударил справа по кораблю и оторвал верхний киль. Одновременно дирижабль резко развернуло по ветру — стыковочный узел не выдержал и разрушился, сильно повредив носовую часть судна;

разорвались два носовых газовых баллона.

Утечка гелия из передних поврежденных баллонов вызвала нарастающий дифферент на носовую часть корпуса. Члены экипажа, которые находились в гондоле управления, увидели уходящие вверх топовые огни мачты и поняли, что корабль оторвался от стыковочного узла и повреждена оболочка носовой части. К счастью, дирижабль еще был скреплен с мачтой различными тросами от лебедок и кабелями.

То, что тросы и кабели удерживали дирижабль у мачты, позволило выиграть драгоценные секунды. Вот как описывал происшедшее член экипажа лейтенант Розенталь: «Мои руки инстинктивно рванули рычаги сброса балласта, и балластные цистерны освободились от 4200 фунтов воды. Почти весь экипаж был направлен в хвостовую часть, чтобы выровнять дифферент. Корабль перестал увеличивать дифферент, опустил хвостовую часть корпуса, задев при этом несколько деревьев, и оторвался от вышки. В таких экстремальных условиях начался незапланированный, двадцатый полет дирижабля. Быстро пытаюсь запустить двигатели — это, к счастью, удалось. Слава богу, система управления оказалась неповрежденной. В носовой части экипаж отчаянно пытался закрыть отверстие в поврежденном корпусе, так как существовала реальная угроза разрыва остальных газовых баллонов набегающим потоком воздуха, подобно падающему домино. Когда двигатели вышли на рабочий режим, включили насосы, которые стали перекачивать топливо в хвостовые баки. Все лишнее — пустые баки, оборудование и инструмент — выбросили за борт, чтобы восстановить балансировку корабля. Корабль несло перед штормом на северо-запад».

В 21.00 в Лейкхерсте услышали: «У нас все в порядке. Шторм выдержим. Думаем, что находимся около Нью-Брунсвика. Проверьте наши координаты и дайте метеосводку».

Экипажу сообщили, что корабль находится в пятидесяти милях к северу от Лейкхерста и почти над радиостанцией города Бамбергера, которая первой и ответила дирижаблю. Ветер изменил направление и стал стихать; на борту приняли решение — попытаться вернуться на базу. Встречный ветер и нарушенное из-за поломки киля управление дирижаблем сильно затрудняли маневрирование кораблем, но он медленно приближался к Лейкхерсту. Наконец цеппелин завели в эллинг.

Как потом стало известно, этот шторм — сильнейший январский за последние пятьдесят лет — наделал много бед в Лейкхерсте и близлежащих городах. Однако «Шенандоа» и экипаж с честью вышли из драматического положения. Президент США прислал телеграмму: от имени американского народа выразил восхищение мужественными действиями экипажа. Комиссия, расследовавшая происшествие, не нашла в нем вины экипажа или разработчиков корабля. Единственная рекомендация — изменить конструкцию стыковочного механизма, чтобы расстыковка происходила автоматически, по достижении определенной нагрузки на него, — так не произойдет повреждения носовой части корабля.

«Шенандоа» починили, после чего дирижабль сделал ряд исследовательских и демонстрационных рейсов. Летом 1924 года вместе с поисковыми кораблями флота он участвовал в маневрах, а немного позже — в двух походах с линейным кораблем «Техас».

В октябре 1924 года «Шенандоа» совершил большой пропагандистский полет — беспосадочный, между Лейкхерстом и Сан-Диего в Калифорнии. За двадцать дней пройдено 14400 километров.

После некоторого перерыва «Шенандоа» в конце июня 1925 года вновь заполнили гелием — за два следующих месяца он налетал еще 24000 километров. В сентябре готовилось большое кольцевое путешествие ZR-1 по США — необходимо подготовить общественность к возможности строительства большой флотилии морских дирижаблей.

Командование приняло решение направить дирижабль на западное побережье Соединенных Штатов для участия в маневрах флота у берегов Калифорнии. Третьего сентября 1925 года воздушный гигант отчалил от мачты Лейкхерста и взял курс на запад.

Командир дирижабля старший лейтенант Ленсдаун был категорически против перелета: через весь Средний Запад США прямо навстречу «Шенандоа» надвигался грозовой фронт невиданной силы. Но военные люди привыкли выполнять приказы начальства — ZR-1 вылетел из Лейкхерста.

Опасения командира полностью подтвердились, когда воздухоплаватели подлетели к штату Огайо. На дирижабль надвинулась непроницаемая свинцовая стена грозовых облаков, то и дело угрожающе вспыхивали молнии.

В 4.23 утра на высоте около 750 метров цеппелин попал в область циклона. Из-за большой длины корпуса нос и хвост «Шенандоа» постоянно подвергались воздействию мощных воздушных потоков, дувших одновременно в противоположных направлениях. Отдали команду — полное отклонение руля высоты «на спуск». При этом ZR-1 получил отрицательный дифферент 18 градусов. Тем не менее дирижабль продолжал подниматься со скоростью, достигавшей моментами 1, 5 м/с.

В 4.30 корабль оказался на высоте 950 метров. Подъем прекратился: в течение шести минут ZR-1 держался на этой высоте; двигатели переведены на максимальный режим. Однако вскоре после этого двигатель № 2 остановился. Причина отказа, видимо, сбои в работе маслосистемы, вызванные большим дифферентом дирижабля.

Командир принял решение подняться вверх на полтора километра — потолок, которого мог достигнуть дирижабль без риска разорвать баллонеты расширявшимся в них газом. Немецкие цеппелины времен Первой мировой войны имели немного другую конструкцию баллонетов, что позволяло им свободно летать на высотах до 6000 метров.

В 4.36 дирижабль начал набирать высоту, — скорость набора достигала 5 м/с. Через 10 минут ZR-1 уже на высоте 1850 метров. Подъем сопровождался выпуском газа через клапаны. Это привело к перетяжелению дирижабля, и он после прекращения подъема стал снижаться, причем так быстро (скорость спускало 7, 5 м/с), что Ленсдаун во избежание катастрофы приказал сбросить за борт весь оставшийся водяной балласт.

На высоте 900 метров полет ZR-1 стабилизировался, но через две минуты дирижабль вновь подхвачен мощным восходящим потоком. Предвидя, что после нового подъема «Шенандоа» опять начнет быстро

снижаться, Ленсдаун отдал команду приготовиться к сбросу баков с горючим и тяжелого оборудования. Практически одновременно с этим раздался треск и начали отделяться гондола управления с частью каркаса и моторные гондолы. Некоторое время гондола еще висела под корпусом, удерживаемая тросами, а затем рухнула на землю с восемью членами экипажа, среди них — Ленсдаун.

После этого задняя часть дирижабля, длиной около 150 метров, отделилась от корпуса и ее унесло ветром. В баллонах оказалось достаточно газа, чтобы она могла лететь подобно неуправляемому аэростату. Через некоторое время этот фрагмент дирижабля мягко опустился на землю — 22 членам экипажа удалось спастись.

Носовая часть поднялась на высоту около 3000 метров. Старший лейтенант Розенталь сумел прекратить подъем, выпустив газ через клапаны. Примерно через час ему удалось посадить остатки дирижабля на землю. Удар оказался довольно сильным, но все семеро членов экипажа, находившиеся в носовой части «Шенандоа», остались живы.

Катастрофа унесла четырнадцать жизней: восемь человек погибли в гондоле управления, трое убиты, когда от дирижабля оторвало две моторные гондолы, еще трое выпали из дирижабля, когда он переломился на две части.

Основной причиной катастрофы признана недостаточная прочность корпуса — следствие ошибок при расчете каркаса. Разрушение произошло вследствие того, что конструкция не выдержала напряжения, возникшего при воздействии на дирижабль мощного вертикального воздушного потока. Этому способствовали ошибки пилотирования: полное отклонение руля высоты и перевод двигателей на максимальный режим, что привело к дополнительным аэродинамическим нагрузкам на корпус, и без того перегруженный.

Крушение дирижабля «Италия»

25 мая 1928 года дирижабль «Италия» (N-4) под командованием инженера Нобиле потерпел катастрофу на Северном полюсе. Погибли 8 человек.

…По окончании экспедиции на дирижабле «Норвегия» в 1926 году Нобиле встречен на родине как национальный герой; он получил звание генерала и профессуру в Неаполитанском техническом колледже. Однако триумфатор не собирался почивать на лаврах и вскоре приступил к разработке планов новой полярной экспедиции на дирижабле. Эта экспедиция задумана как большое национальное предприятие Италии, финансируемое Королевским географическим обществом и городом Миланом.

Нобиле сконструировал и построил дирижабль «Италия» (N-4) аналогичный «Норвегии». Он ставил перед экспедицией большие задачи — определить положение берегов Северной Земли и изучить ее внутреннее пространство; обследовать северную часть Гренландии и Канадского архипелага для решения вопроса, существует ли гипотетическая земля Крокера; выполнить серию океанографических, магнитометрических и астрономических наблюдений на Северной Земле и на Северном полюсе для чего высадить там специальные группы по два-три человека.

«Мы вполне уверены и спокойны в отношении подготовки экспедиции. Все, что можно предусмотреть, предусмотрено, даже возможность катастрофы. Дело наше опасное, еще более опасное, чем экспедиция 1926 года. На этот раз мы хотим достичь большего, иначе не стоит труда возвращаться. Но мы пустимся в это путешествие именно потому, что оно опасно. Если бы это было не так, другое нас давно опередили бы», — заявил Нобиле, выступая с речью в Милане незадолго до отлета «Италии».

В составлении научных планов экспедиции принимал участие знаменитый полярный исследователь Фритьоф Нансен, председатель Международного общества по исследованию Арктики воздухоплавательными аппаратами «Аэроарктик». Научные институты Италии, Чехословакии, США и Англии предоставили самые совершенные в то время измерительные приборы. В лабораториях Рима и Милана создавалась специальная аппаратура, необходимая в полете.

Проблемами атмосферного электричества согласился заниматься чешский ученый Ф. Бегоунек, вопросами земного магнетизма — итальянский профессор А. Понтремолли, а океанографические и метеорологические исследования взял на себя шведский геофизик Ф. Мальмгрен.

Путешественники взяли с собой сани, надувные лодки, лыжи, меховые куртки, палатки, спальные мешки и запасную радиоаппаратуру. Все оборудование весило 480 кг, продовольствие — 460 кг. По мнению Мальмгрена, ни одна полярная экспедиция не была снабжена лучше, чем экспедиция на «Италии».

Экипаж составили 13 человек: командир Нобиле, штурманы Мариано, Дзаппи и Вильери, инженер Трояни, старший механик Чечони, мотористы Ардуино, Наратти, Чокка и Помелла, наладчик-монтажник Александрини, радист Бьяджи и метеоролог Мальмгрен. Семеро из них участвовали в полете на «Норвегии». В состав экспедиции вошли также Бегоунек, Понтремолли, журналист Лаго и… маленький фокстерьер, с которым Нобиле не расставался ни в одном из своих путешествий.

15 апреля 1928 года дирижабль покидает Милан и через Судеты направляется в Стольп, порт на южном берегу Балтийского моря. Сделав остановки в Стольпе и Вадзее, дирижабль благополучно прибыл вКингсбей.

11 мая «Италия» покидает ангар и направляется к Земле Франца-Иосифа, расположенной на полпути между Шпицбергеном и Северной Землей. Однако поднявшийся ветер и сплошной туман сильно затрудняли полет корабля, и по совету Мальмгрена Нобиле отдает приказ повернуть назад.

Через четыре дня дирижабль вторично покидает причал Кингсбея. Однако Северной Земли снова не удается достичь, хотя полет продолжался не семь, как вначале, а 69 часов.

В программу третьего полета входило исследование неизвестных областей между Шпицбергеном и Гренландией. Нобиле намеревался достичь мыса Бриджмена на севере Гренландии, после чего взять курс на Северный полюс вдоль 27-го меридиана к западу от Гринвича. К полюсу отправились 23 мая, в 4 часа 28 минут, имея на борту 16 человек.

Полет до севера Гренландии и далее к полюсу протекал без происшествий, при попутном ветре. Но над полюсом сгустилась облачность и начался сильный ветер. Дирижабль пробил пелену тумана, снизился до 150—200 метров и сделал большой круг. Взорам аэронавтов открылась изрезанная трещинами и каналами ледяная пустыня. Ни о какой посадке или десанте не могло быть и речи. Мальмгрен, Бегоунек и Понтремолли вели наблюдения. Затем на полюс торжественно сбросили большой деревянный крест, освященный папой римским, и национальный флаг Италии.

Мальмгрен подошел к Нобиле и, пожимая ему руку, произнес: «Немногие могут, как мы, сказать, что дважды побывали на полюсе!» Его слова услышала команда. Раздались возгласы: «Да здравствует Италия! Да здравствует Нобиле!»

Предстояло решить, куда лететь дальше. Возвращению на Шпицберген мешал сильный встречный ветер. До сих пор ветер благоприятствовал полету, теперь же он становился серьезным противником. Если борьба с ним затянется, дирижабль израсходует все горючее.

Нобиле предложил долететь при попутном ветре до северных берегов Канады. Мальмгрен возражал: полет к берегам Канады, к устью реки Маккензи, продлится самое меньшее 10 часов, а за это время ветер может переменить направление. По его прогнозу встречный ветер через несколько часов сменится попутным, поэтому он советовал возвращаться на Шпицберген. Нобиле согласился с его доводами; но, увы, ветер вопреки предсказанию Мальмгрена не изменит направления, а, наоборот, еще усилится и будет сносить дирижабль на восток от намеченного курса.

На дирижабле увеличили скорость, запустив третий двигатель. Но из-за этого возросли расход топлива и нагрузка на конструкцию. Полет проходил вслепую, к тому же при сильной качке; ни одного солнечного луча — кругом туман и тучи. Без солнца нельзя определить местоположение. Нобиле снова запустил третий мотор. Наступило утро 25 мая.

25 мая, уже около 3 часов, Нобиле, обеспокоенный большим расходом топлива и тем, что с увеличением скорости конструкция дирижабля подвергалась слишком большой нагрузке, решил сбавить скорость до нормальной. Однако Мальмгрен с озабоченностью отметил, что здесь медленно двигаться опасно: погода грозит еще испортиться, надо поскорее выходить из этой зоны.

Уже в течение 30 часов полета от полюса продолжалось сражение с ветром, — яростно ударяя в нос корабля, он дул со скоростью 40—50 км/ч.

Сырость, промозглый холод утомляли и давили на психику. Однако каждый молча делал свое дело. Механики следили за моторами. В рубке управления Мариано, Дзаппи и Вильери держали нужный курс. Мальмгрен помогал им работать с рулем направления. Рулем высоты занимались по очереди Трояни и Чечони. В радиорубке Бьяджи все время вел прием и передачу радиосообщений. В задней части кабины возился со своими инструментами невозмутимый Бегоунек. Понтремолли и журналист Лаго спали, забравшись в спальные мешки. Такелажник Александрини латал оболочку, время от времени пробиваемую льдом, и осматривал внутренние

части дирижабля.

Нобиле, уже двое суток без сна, делил свое время между штурманским столом, указателем скорости и радиорубкой; неожиданно заклинило руль высоты — дирижабль начал снижаться. Пришлось остановить двигатели. В это же время штурманы, находившиеся в задней части кабины и не знавшие, что дирижабль статически уравновешен, без приказа выбросили четыре канистры с бензином. Нобиле отругал их за бессмысленное сокращение балласта и потерю топлива. Дрейфуя, дирижабль стал набирать высоту. Решили подняться над туманом и по солнцу определить местоположение. Однако руль заклинило из-за льда; после устранения неисправности снова запустили два мотора и легли на курс.

Несколько минут летели над слоем тумана, надеясь увидеть снежные вершины Шпицбергена, но напрасно. Снизились до 300 метров. Приняли радиопеленг с итальянского судна «Читта ди Милано», стоявшего в Кингсбее, и приблизительно определили местоположение. К этому времени ветер ослаб, и запускать третий двигатель не потребовалось.

Казалось, самое трудное уже позади, как вдруг корабль отяжелел и сильно осел на корму; скорость снижения дошла до полуметра в секунду. Нобиле запустил третий двигатель и увеличил обороты остальных, надеясь с помощью аэродинамической силы корпуса парировать уменьшение аэростатической силы. Он послал Александрини проверить, закрыты ли газовые клапаны — их недавно открывали.

«Италия» продолжала стремительно снижаться. Нобиле понял, что падения на лед не избежать, и приказал, чтобы предупредить пожар, остановить моторы и сбросить балласт — цепь свинцовых шаров весом 300 килограмм. Последнее сделать не удалось, и дирижабль ударился о лед — сперва задней моторной гондолой, а затем рубкой управления. Балластная цепь застряла в торосах. От удара кабина, в которой находились девять человек, и задняя мотогондола с механиком оторвались от дирижабля и остались на льду. Механик Помелла стал первой жертвой: его нашли мертвым рядом с вывалившимся на снег двигателем.

Разбитая, примерно на пять тонн облегченная «Италия» снова поднялась в воздух и, никем не управляемая, понеслась на восток. А с нею — профессор Понтремолли, механики Ардуино, Чокка, Наратти, такелажник Александрини и журналист Лаго. Через 20 минут после падения на лед на горизонте, в восточном направлении, оставшиеся на льдине увидели тонкий столб дыма — дирижабль сгорел.

Катастрофа произошла 25 мая, в 10 часов 33 минуты; «Италия» находилась примерно в 100 километрах от северных берегов Северо-Восточной Земли. Всего два часа полета оставалось до базы в Кингсбее.

Вот как описал катастрофу Нобиле:

«Те последние ужасные мгновения навсегда остались в моей памяти. Едва я встал около рулей между Мальмгреном и Дзаппи, как увидел, что Мальмгрен вдруг бросил руль, повернув ко мне ошеломленное лицо. Инстинктивно я схватился за руль, надеясь, если это возможно, направить дирижабль на снежное поле, чтобы смягчить удар. Слишком поздно — лед уже в нескольких метрах от рубки. Я видел растущие,

стремительно приближающиеся массы льда. Мгновение спустя мы стукнулись о поверхность. Раздался ужасающий треск. Я ощутил удар в голову, почувствовал себя сплющенным, раздавленным, Ясно, без всякой боли ощутил, что несколько костей у меня сломано. Затем что-то свалилось сверху и меня выбросило наружу вниз головой. Инстинктивно я закрыл глаза и, в полном сознании, равнодушно подумал: „Все кончено!“

Когда я открыл глаза, то увидел, что лежу на льдине, страшно развороченной. Подле меня лежали Мальмгрен, Дзаппи и Чечони. На ногах стояли Мариано, Вильери, Бегоунек, Трояни и Бьяджи. Я увидел дирижабль, который, слегка наклонившись кормой книзу, поднимался, относимый ветром к востоку. Взор мой долго оставался прикованным к большим черным буквам, выведенным на борту «Италии». Затем дирижабль скрылся в тумане. Все потеряно. Тут я почувствовал, что ранен в голову и сломал ногу и руку. Дышать трудно. Мне казалось, что я не проживу и двух-трех часов, но не жалел об этом. Я был даже рад этому…»

Итак, после 135 часов безостановочного полета «Италия» рухнула на торосы с высоты 300 метров. Позднее Мариано с помощью трех хронометров и секстанта определил координаты места падения дирижабля: 81 градус 14 минут северной широты, 25 градусов 25 минут восточной долготы. Не так уже далеко от места, где тридцать два года назад потерпел катастрофу аэростат Андрэ.

Кроме Нобиле, совсем плохо пришлось Чечони: у него оказалась сломана нога. Пострадал и Мальмгрен, получивший сильный ушиб. «У Нобиле, — свидетельствует Бегоунек, — сломаны голень и рука в запястье, лицо залито кровью, сочившейся из рваной раны на голове. Он тяжело дышал, и ему казалось, что минуты его жизни сочтены».

Оправившись от шока, группа Нобиле разбила ледовый лагерь. Удалось найти четырехместную палатку и спальный мешок, 71 кг пеммикана (сушеного мяса), 41 кг шоколада, 9 кг сухого молока, 3 кг сливочного масла, 3 кг сахара. Этих продуктов могло хватить на 45 дней. Среди обломков кабины Бьяджи обнаружил запасную коротковолновую радиостанцию.

«Обживать» Север начали с того, что на остов гондолы натянули палатку, а чтобы лучше видеть ее на снегу, облили красной краской. Отсюда и облетевшее весь мир название: «Красная палатка». Питьевую воду добывали, подогревая лед на костре. Варили суп из пеммикана. Через пять суток после катастрофы Мальмгрен из пистолета подстрелил белого медведя; это увеличило пищевые запасы на 200 кг мяса.

Катастрофа дирижабля «Италия» всколыхнула весь мир: теперь с напряженным вниманием следили за всеми перипетиями по спасению обитателей «Красной палатки». Об этой эпопее впоследствии написано более двухсот книг; их авторы — участники экспедиции Нобиле, Вильери, Бегоунек, Бьяджи и Трояни, а также руководитель спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» Р.Л. Самойлович и многие другие.

Уже через несколько часов после катастрофы Бьяджи послал в эфир сигнал «SOS». Но эфир молчал, на призывы о помощи никто не ответил: радиостанция оказалась слабой, а самодельная антенна — чересчур короткой.

Прошло несколько дней без связи. Вечером 29 мая Дзаппи и Мариано посвящают Нобиле в свой план, втайне разработанный ими еще два-три дня назад: покинуть лагерь и попытаться спастись, надеясь на собственные силы. Возглавить группу предложили Мальмгрену; тот согласился.

30 мая, в 22.00, Мальмгрен, Дзаппи и Мариано выступили в поход. На льдине остались Нобиле, Бегоунек, Вильери, Чечони, Трояни и Бьяджи.

3 июня наконец услышаны сигналы, подаваемые Бьяджи. Первым принял позывные с помощью самодельного приемника советский школьник — радиолюбитель Николай Шмидт, житель деревни Вознесенье-Вохма, Двинской губернии (ныне Архангельская область). На следующее утро он передал текст принятой радиограммы в Москву.

6 июня обитатели лагеря узнал об этом, поймав сообщение одной из радиостанций. Бьяджи передал в эфир точные координаты лагеря; теперь в группе не сомневались — помощь придет.

В сердце Арктики отправился мощный советский ледокол «Красин», с самолетом авиатора Б.Г. Чухновского на борту. Спасательной экспедицией руководил Рудольф Лазаревич Самойлович.

Кроме «Красина», по решению Советского правительства выступили в поход ледокол «Малыгин», с самолетом М.С. Бабушкина, ледокольный пароход «Георгий Седов» и научно-исследовательское судно «Персей».

В то же время было организовано еще несколько спасательных экспедиций с участием кораблей и самолетов — норвежская, финская, шведская, итальянская, французская.

Первым, 20 июня, обнаружил лагерь потерпевших бедствие итальянский летчик Маддалена. 23 июня на площадку возле «Красной палатки» сел шведский самолет «Фоккер». Летчик Лундборг вывез первым Нобиле; затем вернулся, но, приземляясь на льдину, «Фоккер» зарылся лыжей в снег. Отважный швед сам стал пленником «Красной палатки».

5 июля над лагерем появились шведские самолеты, проверявшие состояние льдов. В час ночи 6 июля прилетел миниатюрный самолет «Мот», на лыжах. Он сел на льдину и вывез Лундборга. Но возвращаться на льдину шведы не рискнули. Итак, в «Красной палатке» осталось пять человек.

10 июля, в 18.45, летчик Чухновский, поднявшийся с «Красина», обнаружил льдину размером 10 на 8 метров с группой Мальмгрена. Утром 12 июля к ней подошел ледокол: на льдине только Дзаппи и Мариано; где же Мальмгрен? Рассказ Дзаппи, краткий и путаный, поражал. Финн Мальмгрен отправился в поход со сломанной рукой. На двенадцатый день пути обессилел, на четырнадцатый — свалился. Закрывая голову курткой, предлагал Дзаппи покончить с ним ударом топора. Отдавая свой запас еды, говорил: «Оставьте меня здесь спокойно умереть». Вырубив для Мальмгрена могилу, Дзаппи и Мариано отправились дальше. Сутки спустя, с трудом преодолев сто метров, видели, как Мальмгрен махал им рукой, побуждая идти прочь.

В пути Мариано ослеп. Зрение вернулось к нему лишь 20 июня. Мальмгрена уже нет в живых, а Дзаппи одет в его куртку. Мариано вспомнил: 4 июля, уже не надеясь выжить, он завещал Дзаппи свое тело. Обстоятельства, при которых погиб Финн, так и остались невыясненными. Одна любопытная деталь: одежды на Мариано в три раза меньше, чем на

Дзаппи. У последнего, в отличие от Мариано, истощения незаметно. Это дало основание предположить, что Дзаппи питался… человечиной.

В тот же день, 12 июля, команда «Красина» приняла на борт обитателей «Красной палатки». Бьяджи выстукивает свою последнюю радиограмму: «„Красин“ подошел. Мы спасены». С момента катастрофы «Италии» миновало 48 дней.

На следующий день на корабле приняли радиограмму от Муссолини: «Профессору Самойловичу. Вы совершили дело, которое станет достоянием истории. Вы работали в тяжелых условиях Арктики. От имени всех итальянцев благодарю Вас».

Днем 19 июля советский ледокол прибыл в Кингсбей, чтобы передать на борт итальянского судна «Читта ди Милано» спасенных людей. Не выяснив судьбы воздухоплавателей, унесенных на борту дирижабля, «Читта ди Милано» спешно покидает Ледовитый океан. Вслед за итальянцами прекращают работы шведская, финская, норвежская спасательные экспедиции. Группу Александрини, из шести человек, не стали тогда искать, основываясь на том, что обитатели «Красной палатки» через 20 минут после падения видели тонкий столб дыма. К тому же Дзаппи, торопившийся поскорее вернуться домой, убеждал всех, что дирижабль вторично ударился о лед, сгорел и все погибли.

Но на этот счет имелись возражения: во-первых, при пожаре, возможно, кто-нибудь спасся; во-вторых, а что если дым — сигнал, что они приземлились; и наконец, дым, не исключено, арктический мираж. На основании синоптических карт того времени и тех мест Арктики, где произошла катастрофа, предполагали и то, что неуправляемый дирижабль «Италия» отнесло к Гренландии. А исходя из того, что у группы Александрини остались большие запасы продуктов и полярного снаряжения, она способна продержаться очень долго.

По настоянию родственников и под влиянием общественного мнения предприняли запоздалые поиски пропавшей группы экипажа «Италии». 16 августа «Браганца» с двумя самолетами на борту стала обследовать район между 28 и 31 градусами восточной долготы и 80 градусами 40 минутами северной широты: группу Семи островов, северные берега Северо-Восточной Земли и Большого острова. Туманы, метели и ураганы встретили корабль; самолеты использовать не удалось; 3 сентября «Браганца» вернулась в Кингсбей.

В сентябре ледокол «Красин» предпринял последнюю попытку обнаружить следы шестерки отважных, унесенных дирижаблем. Ледокол достиг 81 градуса 47 минут северной широты. Так далеко на север корабли еще никогда не заходили. Несмотря на все усилия, «Красину» не удалось найти ни потерпевших бедствие, ни даже обломков дирижабля. Двадцать второго сентября из Москвы получен приказ возвращаться домой.

Летом 1929 года, по просьбе семьи Понтремолли, инженер Альбертини на судне, а затем на собачьей упряжке искал группу Александрини. Тогда же ледокольный пароход «Седов» под руководством О.Ю. Шмидта безуспешно пытался найти пропавших без вести аэронавтов.

Так кончилась эта эпопея. В спасении экипажа «Италии» участвовали 6 стран, 18 кораблей, 21 самолет и около полутора тысяч человек! В ходе спасательных операций погибли Амундсен и пять членов

экипажа его самолета. При возвращении на родину разбился самолет с тремя итальянскими летчиками на борту. Таким образом, в связи с катастрофой дирижабля «Италия» погибли 17 человек (десять итальянцев, четыре француза, два норвежца и один швед).

В 1969 году Нобиле открыл в Тромсе (Норвегия) монумент в честь погибших — два крыла, взметнувшихся в небо. На монументе высечены имена 17 героев и стихи — белые стихи об их подвигах. В Кингсбее, на Шпицбергене, также установлен памятник погибшим членам экспедиции и Руалю Амундсену.

Каковы причины катастрофы дирижабля «Италия»? Однозначного ответа на этот вопрос не получено. Чешский ученый Бегоунек считал, что существовали объективные причины для катастрофы: недостоверность прежних карт этого района Арктики; ошибка в 5 минут: не учтена девиация радиопеленга от базового судна «Читта ди Милано», из-за чего дирижабль оказался восточнее, чем по штурманским расчетам; неспособность дирижабля полужесткого типа, с относительно слабыми моторами успешно бороться с арктическими ветрами, а еще отклонение на обратном пути с полюса от намеченного маршрута: Нобиле взял курс не на свою базу, а по 25-му меридиану, надеясь на открытие какого-нибудь неизвестногоострова.

«В тяжелые дни, последовавшие за падением, я долго раздумывал над тем, какие причины могли его вызвать, — писал сам Нобиле. — Строил много предположений; анализировал их на все лады; но никакого вывода не сделал…

Первое, что пришло мне в голову: отяжеление вызвано внезапно наступившим атмосферным возмущением. Дирижабль оказался в слое разреженного воздуха, что можно объяснить переходом через полосу воздуха холодного, отмеченную Геофизическим институтом в Тромсе как раз во время катастрофы. Однако эта гипотеза не вполне меня удовлетворяла.

Тогда я стал думать, что, может быть, при прохождении сквозь туман дирижабль покрылся льдом… Как я уже указывал выше, ледяная кора стала образовываться как раз в часы, предшествовавшие падению. Ничего удивительного, что при прохождении сквозь туман явление это усилилось до большой степени и повлекло за собой падение.

В связи с этим считаю нужным привести мнение Мальмгрена. Оценивая с ним в Риме наиболее серьезные опасности, с которыми могла встретиться наша экспедиция, я услышал от него: «С моей точки зрения, самую большую опасность представляет образование льда». На мои возражения, что, судя по опыту «Норвегии», лед образовывался быстро лишь на металлических частях, в то время как на ткани оболочки оседал с трудом, он отвечал: «Да, пока не образуется ледяной покров; но, как только этот покров образуется, как бы он ни был тонок, ледяная кора скует его с такой быстротой, что дирижабль окажется на земле в несколько минут».

Могло случиться, что оболочка прорвана куском льда или осколком пропеллера; но я от этой мысли отказался, так как такого рода разрыв, вероятно, сопровождался бы шумом, а его никто из нас не слышал…

Можно идти еще дальше по пути предположений. Но, к сожалению, истинная причина катастрофы навсегда останется тайной».

С уверенностью можно утверждать только одно: первопричина — непогода, и следовало бы лететь с попутным ветром в Канаду. Эта мысль очень мучила Мальмгрена. Впоследствии он признавался Нобиле, что, советуя идти на Кингсбей, он руководствовался не только своей уверенностью в скорой перемене ветра, но и желанием Мариано и Дзаппи вернуться в Италию до наступления лета. Да и сам он, улетев в Канаду, не успел бы прочесть намеченный на август курс лекций в университете Упсалы.

Основываясь на объяснениях Нобиле, Самойлович писал, что непреложны два факта: дирижабль, находившийся в легком состоянии, вдруг отяжелел. Это могло произойти по следующим причинам: слой разреженного воздуха; обледенение; открытый газовый клапан, не закрывшийся из-за обмерзания; разрыв оболочки после очистки ее от снега перед вылетом (хотя маловероятно, что это проявилось в конце полета); пробой оболочки льдом, отбрасываемым от винтов; повреждение оболочки — оторвалась на большой скорости труба металлической арматуры кормы; лед закупорил каналы выхода воздуха из баллонетов, в результате при спуске повысилось давление в газовместилище и предохранительный клапан стал выпускать газ.

Бывший руководитель прочностной группы Дирижаблестроя Константин Герасимович Седых высказал и математически доказал следующую версию. Материал оболочки «Италии» тоньше, чем дирижабля «Норвегия». Когда перед полетом на полюс с хребта дирижабля счищали снег, в нескольких местах повредили оболочку; заделали заплатами. При кружении дирижабля над полюсом в течение почти двух часов растяжки оперения от отклоненных рулей поворота сильно натягивали материал оболочки; это нарушило структуру материи. Дальнейший полет в условиях порывистого ветра привел к разрушению оболочки в местах крепления расчалок, и газ вышел из кормового отсека. Наиболее вероятная причина — совокупность двух обстоятельств: скопление большого количества льда и сильная утечка газа через незакрывшийся клапан или разорванную оболочку.

К руководству Нобиле дирижаблем во время полета и непосредственно перед падением на лед претензий не отмечено; на борту абсолютное спокойствие и порядок. Предотвратить катастрофу оказалось невозможно: она произошла в результате совпадения неблагоприятных случайностей. В одном из своих выступлений Нобиле сказал: «Риск заключался в самом исследовании Арктики. Риск — в намерении быть первым. Быть пионерами — это честь, которая оплачивается дорого!»

Гибель Р. Амундсена на «Латаме-47»

18 июня 1928 года трагически окончилась экспедиция по спасению дирижабля «Италия» на гидросамолете «Латам-47», организованная Р. Амундсеном.

По-видимому, самолет упал в море; все находившиеся на его борту бесследно исчезли.

Руал Амундсен, знаменитый норвежский полярный исследователь, покоритель Южного полюса, одним из первых стал использовать самолеты.

Конечно, Амундсен понимал, что крылья не всегда спасают полярных исследователей от невзгод и несчастий. После перелета из Кингсбея через полюс на Аляску в 1926 году он писал: «Мы не видали ни одного годного для спуска места в течение всего полета от Свальберда (Шпицберген) до Аляски. Ни единого!.. Наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска».

После удачного полета на дирижабле «Норвегия» через Северный полюс (1926) между Амундсеном и Нобиле, что называется, пробежала черная кошка. Каждый публично обвинил другого во всех смертных грехах. В экспедицию на дирижабле «Италия» Нобиле отправился без Амундсена. Руал объявил о завершении своих полярных путешествий; в настроении его и в высказываниях явственно ощущались мотивы усталости, мысли о неизбежной смерти. И уж если это произойдет, говорил он, то лучше внебе.

Однако, узнав об исчезновении «Италии», Амундсен сразу вызвался возглавить спасательную экспедицию. Но норвежское правительство назначило руководителем воздушной группы военного летчика Рисер-Ларсена, спутника Амундсена в полетах к полюсу; Амундсену не предложили даже участвовать в поисках. Его ссора с Нобиле прозвучала слишком громко; телеграмма Нобиле, по мнению норвежского правительства, ссоры не уравновешивала. (Имеется в виду одна из первых телеграмм с льдины: Нобиле прямо сообщал, что руководство экспедицией, посылаемой к месту падения «Италии», следует поручить Амундсену.)

Тогда Руал решает организовать собственную группу. Самолет для Арктики нужен надежный. Летающая лодка «Дорнье-Валь», на которой он летал к полюсу, ему не по карману. Амундсен принимает предложение французского моряка и авиатора 38-летнего Рене Гильбо, заканчивающего испытания нового гидросамолета «Латам» в городке Кодабек-на-Ко на Сене.

Гильбо почти не верит в ошеломляющую удачу. Лететь вместе с самим Амундсеном! Жаль только, что придется заменить второго пилота. Капитан-лейтенант де Кювервиль — отличный авиатор и товарищ, но (нелепый случай) ему винтом отрубило три пальца, только что вышел из госпиталя. Де Кювервиль, узнав о решении Гильбо, приходит в ярость и на приеме у министра добивается, чтобы его все-таки включили в экипаж.

С Амундсеном вызвались лететь бортмеханик 26-летний Георг Брази, не раз с честью выходивший из тяжелых аварийных ситуаций — он отличался редким самообладанием, — а также радиотелеграфист Эмиль Валетта, слывший одним из лучших специалистов французских ВМС. А главное, все четверо превосходно сработались во время испытательных полетов.

Вечером 16 июня французы прибыли в Берген. На следующее утро Амундсен и его спутники Дитрихсен и Вистинг впервые увидели «Латам»: самолет достаточно прочный, оправлен в сталь, но деревянный. Конечно, в экспедиционных условиях ремонтировать дерево проще, но ведь и повреждается оно легче, тем более в полярном море, где плавают льдины. Для боковой остойчивости «Латам» оснащен на концах крыльев балансными поплавками. В этом он проигрывал по сравнению с цельнометаллическим «Дорнье-Валь» — на нем функцию поплавков

выполняли прочные боковые плавники. А поплавки увеличивали вероятность зацепления за случайную льдину. Да и разводья во льдах для посадки и взлета требуются значительно шире, чем для «Дорнье-Валь». Потеря поплавка, особенно при волнении, означала неминуемую катастрофу — гидросамолет терял остойчивость, «черпал» крыльями поверхность моря и переворачивался. «Латам» садился и взлетал только на воду и с воды.

Гидросамолет имел два надежных пятисотсильных мотора, установленных «тандемом», — один тянет, второй толкает. Грузоподъемность почти 4 т; крейсерская скорость 140 км/ч; радиус действия до 2500 км. В последний момент перед отлетом из Франции в самолете кое-что усовершенствовали: добавили радиоустройство, позволяющее брать пеленги на работающие радиостанции, а в карбюраторах установили систему обогрева. Работы контролировал сам Латам.

В Бергене провели день; заправились горючим; Брази проверил работу моторов; де Кювервиль проконтролировал ремонт поплавка, слегка поврежденного при посадке. Погрузили 20 килограммов пеммикана и столько же шоколада, большую коробку овсяных галет, винтовку с сотней патронов, сто плиток сухого спирта для походной кухни.

Французы считали, что Амундсен один, а тот захватил в Берген проверенных Дитрихсена и Вистинга. Но разве де Кювервиль уступит место Лейфу Дитрихсену! Ну а если брать и Вистинга, машина окажется перегруженной.

Пошли на компромисс: капитана Вистинга отправили на Шпицберген пароходом. Но Амундсен настоял на том, чтобы взять Дитрихсена: их связывает многое — еще недавно они летали к полюсу, вместе стояли на грани гибели. Вечером направились в Тромсе.

Перед вылетом Амундсен дал интервью для печати: «Необходимо действовать без промедления. Только тот, кто, как я, провел три недели среди льдов, может понять, что это значит и что помощь в таких случаях никогда не бывает слишком быстрой. Существует чувство солидарности, которое должно объединять людей, особенно тех, кто рискует жизнью для науки. Перед этим чувством наши личные разногласия должны исчезнуть. Все, что омрачало наши личные отношения с генералом Нобиле, забыто. Сегодня я знаю только одно: генерал Нобиле и его товарищи в опасности, и необходимо сделать все возможное, чтобы спасти их!»

Настало утро 18 июня; залили полностью горючим все шесть баков «Латама». Погода в Тромсе отличная; Геофизический институт сообщил: на пути до Шпицбергена слабый ветер, местами туман. В четверть двенадцатого новый звонок от геофизиков: между Гренландией и Шпицбергеном появилась область низкого давления, и есть опасность ее развития. Потом еще одно телефонное подтверждение, что у Медвежьего острова пока ясно и тихо.

Полное безветрие и в Тромсе, а перегруженным гидропланам нужен хотя бы легкий встречный ветерок. Финский и шведский экипажи, также направляющиеся на Шпицберген, отложили вылет на сутки. Амундсен решил подождать сводку погоды на два часа дня — торопился больше других. К полету на Шпицберген готовы еще два гидросамолета, но

Амундсен не скоординировал с ними свой полет и никому не сообщил о своих планах.

18 июня, в 14 часов, «Латам» вылетел на поиски Нобиле. Амундсен получил информацию, что лагерь потерпевших находится на обломке ледяного поля, окруженном 8—9-балльным крупнобитым льдом, где есть разводья, неширокие, но достаточно длинные. Зная, что самолеты Лундборга и Шипберга, а также Рисер-Ларсена снабдили лагерь всем необходимым для жизни на дрейфующем льду, включая радиостанции и резиновые лодки, Амундсен, вероятно, не рассчитывал на посадку у лагеря, — обитателям его к этому времени не угрожала немедленная и неотвратимая опасность. В худшем положении находилась группа Александрини, в составе шести человек, улетевших с оболочкой дирижабля после удара гондолы о лед: они еще не найдены. По-видимому, Амундсен собирался добраться до района падения оболочки дирижабля. Во всяком случае, горючего, залитого во все шесть баков гидросамолета из расчета на 2500 километров, с избытком хватило бы, чтобы полностью осмотреть весь район катастрофы с учетом дрейфа и затем вернуться на основную базу спасательных работ — в Кингсбей.

Руал, судя по всему, решил начать поиски упавшей оболочки дирижабля. Если бы Амундсен планировал вылет до Кингсбея, чтобы оттуда начать спасательные полеты, на этот маршрут, 750 километров, ему с избытком хватило бы трех баков и гидросамолет оторвался бы от воды даже при штиле.

Связь с гидросамолетом поддерживала радиостанция Геофизического института. Радиопеленгования тогда еще практически не знали; Амундсен путевых координат не сообщал. В 18.45 геофизический институт прервал связь — настало время передавать прогнозы погоды для рыбаков. В это время «Латам» летел в густом тумане вблизи острова Медвежий.

А другие радиостанции? Дальность действия передатчика «Латама» при полете составляла около 900 километров; при работе с воды уменьшалась в три раза. В 17.40 радиостанция на острове Инге, на севере Норвегии, разговаривала с «Латамом». В 17.45 самолет вызывал Лонгьир на Шпицбергене.

Медвежий остров пытался связаться с «Латамом» в 19.15, но безуспешно. Геофизический институт вновь начал вызывать самолет в 20.00 — ответа не получил. Больше никто в мире не слышал четкого радиопочерка Валетты.

Великий полярный исследователь и пятеро его спутников исчезли в просторах Баренцева моря. Трагедия «Латама», последовавшая за катастрофой «Италии», потрясла мир.

В район бедствия Франция послала крейсер, судно рыбоохраны, транспортное и китобойное суда. Норвегия направила туда же свой крейсер и несколько торговых судов. Дания также участвовала в поисках. Все эти суда с помощью норвежских, шведских и французских самолетов обследовали Баренцево море в районе между 70 и 81-й параллелями, нулевым и 30-м меридианами восточной долготы. В поисках принимали участие и итальянские самолеты. Все оказалось тщетно.

В ночь с 31 августа на 1 сентября 1928 года с норвежского рыболовного судна «Брода» заметили качающийся на волнах круглый предмет. Находку подняли на палубу, и чуть позже радист отправил сообщение: «Всем, всем, всем. Найден поплавок гидросамолета, по-видимому „Латама“. Наши координаты… В 3.00 войдем в Тромсе. Нужен эксперт».

Экспертизой руководил норвежский адмирал Герр. Да, рыбаки не ошиблись: поплавок принадлежал «Латаму-47».

13 октября обнаружили в море бензобак. Теперь уже в гибели великого норвежца никто не сомневался.

Подтверждалась гипотеза, что из-за неполадок в моторе самолет Амундсена при посадке на воду ударился о плавучую льдину; оторвался поплавок, и самолет затонул в Баренцевом море, недалеко от острова Медвежий. Таким образом, опасения Амундсена по поводу ненадежности самолета для использования его в Арктике полностью оправдались.

Эта катастрофа до сих пор вызывает много споров. Генеральное направление полета, несомненно, на Кингсбей. Но не захотел ли Амундсен по пути отклониться? Ведь лагерь Нобиле еще не обнаружен. Шесть человек вместе с оболочкой дирижабля унесены в восточном направлении. Майор Майстерлинг, председатель Норвежского аэроклуба, — он последним разговаривал с Амундсеном в Бергене — отвечал назойливым репортерам: «Не знаю, куда полетел Амундсен. Он мне этого не сказал. Я полагаю, что он отправился прямо к обломкам дирижабля, о месте аварии которого до сих пор ничего не известно».

Катастрофа произошла по маршруту Тромсе — Кингсбей или восточнее, считали организаторы поисков. Однако многие с этим не соглашались: «Амундсен, конечно, опять изменил свой план, как тогда с Южным полюсом…» Вся тактика поисков «Латама» исходила из этих вполне логичных предположений: Амундсен стремился либо на Шпицберген, чтобы оттуда руководить спасательными работами (его авторитет, огромный полярный опыт сыграли бы существенную роль), либо прямо к месту катастрофы, надеясь на удачу. Вдруг по соседству с лагерем итальянцев окажутся разводья и «Латам» сумеет сесть.

Как всегда в подобных ситуациях, мир заполнился слухами, домыслами, догадками. Двое норвежцев утверждали, что видели, как «Латам» упал недалеко от Медвежьего острова. Впоследствии выяснилось, что это была «Савойя» Маддалены, который опустился на воду, чтобы заменить свечи. Капитаны нескольких рыбачьих судов видели: какой-то гидросамолет полетел совсем уж невероятным курсом — чуть ли не на запад.

Постепенно определились три основные версии о месте гибели «Латама». Первая: прямо по маршруту Тромсе — Кингсбей, где-то в районе острова Медвежьего. Вторая: восточнее этого маршрута, в Баренцевом море. И наконец, третья: в северо-западном направлении от Тромсе, в Норвежском море.

На чем основывается последняя версия? Неподалеку от входа в Малангенфьорд в тот день, 18 июня, находилось рыбачье судно. Капитан его, Питер Катфьорд, позднее сообщил, что видел самолет, который летел в северо-западном направлении и вскоре скрылся в тумане. Было довольно

ясно, дул легкий бриз, но с севера надвигался шторм и плотный туман. Быстро темнел горизонт на северо-востоке. Что самолет летел на северо-запад, кроме Катфьорда, подтверждают китобои Пауль Бьервог и Нестор, — их суда также находились в этом районе. Записи в судовом журнале парохода «Ингерте», во второй половине дня 18 июня находившегося примерно в трехстах километрах к северо-западу от Тромсе, полностью совпали с показаниями Катфьорда.

Ухудшение погоды, предсказанное Геофизическим институтом, наступило скорее, чем предполагалось. Вылетев из фьорда, Амундсен, по-видимому, здраво оценил обстановку. Оставался единственный путь — обойти непогоду западнее. Зона тумана оказалась обширнее. «Латам», еще больше отклоняясь к западу, вероятно, вынужден был пойти на посадку. Желание Амундсена погибнуть в небе легко и просто не осуществилось. «Латам», может быть из-за отказа одного мотора или по какой-то другой, в этих условиях, в общем-то, некатастрофической причине сел на воду.

Метеообстановка в районе предполагаемой посадки была сложной; ветер до 15 метров в секунду; туман; температура воздуха около нуля; высота волн два-три метра. Садиться при такой волне на тяжелой машине — сложное испытание для летчика. Возможно, посадка «Латама» была жесткой, со сносом поплавка.

Экипаж «Латама» начинает ремонт; главное — вернуть самолету остойчивость. К моменту посадки только один бак горючего из шести выработан. Похоже, его извлекли из фюзеляжа, сделали деревянную затычку на бензопроводе и стали приспосабливать вместо потерянного поплавка. Сколько времени мужественный экипаж боролся за спасение «Латама» и своих жизней, остается только догадываться.

Однако версия, согласно которой «Латам-47» от Тромсе взял курс на северо-запад, спорна прежде всего потому, что полет в этом направлении удалял Амундсена от Кингсбея. Более чем опасно идти к центру циклона по маршруту в сторону Гренландии, где нет никаких баз.

Штурман-полярник В. Аккуратов, например, уверен, что, когда Амундсен в тот солнечный июньский день вышел по своему маршруту в район гибели дирижабля, катастрофа произошла с ним в разводье среди льдов, где «Латам» совершил преднамеренную или вынужденную посадку.

Пробоина сзади в поплавке, деревянная затычка в патрубке бензобака — все говорит о том, что гидросамолет садился в разводье с редкими, мелкими льдинками. Экипаж, борясь за свою жизнь, пытался вместо сбитого поплавка установить бензобак. Очевидно, это можно было сделать только со льда.

Льды, сближаясь, раздавили деревянный самолет, и люди остались на дрейфующем льду. В конце концов «Латам» затонул, а поплавок и бак, находившиеся на льду, вынесло в Гренландский пролив, где скорость дрейфа достигает 25 км в сутки.

Чешский ученый Бегоунек писал: «Гибель Амундсена явилась славным завершением его жизни, с которой связаны замечательные успехи в истории полярных открытий. Он пожертвовал собой, чтобы помочь экспедиции, руководимой человеком, которого он своим недружелюбным отношением в свое время обидел больше, чем кого-либо из людей, встретившихся на его бурном жизненном пути».

В своих воспоминаниях Нобиле, конечно, не обошел молчанием благородный порыв и трагический конец знаменитого полярника. Он писал: «Амундсен периода „Латама“, ринувшийся спасать потерпевший крушение экипаж „Италии“, перечеркнул для себя и для меня ту скверную главу своей книги».

Позднее в своей книге Нобиле справедливо указывал на индивидуализм и самоуверенность Амундсена. Если Руал собирался на «Латаме» лететь из Тромсе прямо в лагерь нобилевцев, то у него не было никаких шансов на успех: ведь он не знал, куда дрейф отнесет «Красную палатку».

К сожалению, Амундсен вообще слабо разбирался в воздушной навигации. В то же время он, большой знаток в деле проведения полярных экспедиций на собачьих упряжках, помог бы нобилевцам, если бы, прибыв в Кингсбей, предпринял такую экспедицию с северных берегов Северо-Восточной Земли. При помощи самолета, пилотируемого Гильбо или Рисер-Ларсеном, они получали бы данные о перемещениях «Красной палатки» и благополучно спасли бы экипаж «Италии» или хотя бы доставили снаряжение и продовольствие в их лагерь. «Такая экспедиция, — писал Нобиле, — без сомнения, достигла бы цели и спасла потерпевших бедствие. Какой это был бы триумф для знаменитого исследователя».

Катастрофа дирижабля R-101

5 октября 1930 года в окрестностях французского города Вове взорвался английский дирижабль R-101. Погибли 48 человек.

В 1919 году в Великобритании появился проект транспортного дирижабля. Конкретные формы он принял после того, как инициативу взял в свои руки опытный моряк С. Верней. Ключевую роль в этой амбициозной программе сыграл министр авиации Великобритании сэр Кристофер Томсон, занявший этот пост в 1924 году.

Экспериментальная программа, одобренная парламентом, предполагала постройку двух воздушных кораблей-близнецов — R-100 и R-101, — каждый объемом 143000 куб. м. В рамках программы, на которую выделялось 1, 5 миллиона фунтов стерлингов (в действительности истрачено в два раза больше), планировалось провести широкие исследования и эксперименты в различных областях аэронавтики и дирижаблестроения, включая проведение тщательных метеорологических наблюдений на трассе будущего маршрута Лондон — Карачи.

Министр авиации предъявлял к дирижаблю повышенные требования: коммерческая нагрузка воздушного корабля, рассчитанного на сто пассажиров, 30 т; практическая дальность с полной нагрузкой 5600 км; крейсерская скорость 100 км/ч. Расчеты показали, что для достижения заданных характеристик необходимо построить воздушный корабль с взлетным весом около 150 т.

Поскольку дирижабль предназначался для длительных перелетов с пассажирами над безлюдной местностью или водой, особое внимание уделялось вопросам пожарной безопасности.

Вывод R-101 из эллинга состоялся 12 октября 1929 года на летном поле Королевских воздухоплавательных заводов в Кардингтоне. Дирижабль неторопливо выплыл из ангара и пришвартовался к 60-метровой причальной мачте. Его размеры впечатляли: 220 м, диаметр 40 м. На R-101 установлено пять двигателей фирмы «Бердмор», мощностью 686 л.с. каждый (предполагалось 700 л.с.). Один из двигателей имел реверсивный винт для торможения и обратного хода. Через два дня самый крупный в мире дирижабль отправился в свой первый полет, который продолжался почти шесть часов.

R-101 выполнил семь испытательных полетов, которые подтвердили его хорошую остойчивость и управляемость, высокую экономичность и надежность дизельных моторов. Но корабль оказался слишком перетяжеленным и был явно непригоден из-за малой грузоподъемности для тех больших перелетов, на которые рассчитывался. Дирижабль вернули в эллинг.

Команда инженеров из Кардингтона приложила все усилия, чтобы обеспечить R-101 требуемые характеристики дальности и грузоподъемности. Решили пойти сразу по двум направлениям — увеличить объем водорода в баллонетах за счет ослабления их такелажа и максимально снизить вес конструкции.

Инженеры и рабочие Королевских воздухоплавательных заводов смонтировали дополнительную секцию корпуса, длиной 18 метров, и сменили практически всю оболочку. Взлетный вес увеличили до 167 т, что позволило довести полезную нагрузку до приемлемых 49, 3 т. Длина дирижабля увеличилась на 6 м. Правда, теперь дирижабль развивал крейсерскую скорость не выше 90 км/ч. Очень хорошее в целом техническое состояние дирижабля вселяло уверенность в успешном завершении нелегкого пути, который предстоял команде R-101.

4 октября дирижабль готовили к полету в Карачи. В баки залили 25 т горючего. Метеопрогноз не внушал особой тревоги, хотя циклон с запада мог принести с собой встречные ветры с порывами до 15 м/с и сильными осадками. Первый этап пути, до Исмаилии в Египте, протяженностью 3570 км, дирижаблю предстояло преодолеть на пределе возможностей. Поэтому команда избавлялась от каждого килограмма лишнего веса, — чемодан, оставленный на земле, прибавлял драгоценные километры в воздухе.

Трасса полета пролегала над Лондоном и Кентом, пересекала Ла-Манш, оставляла немного севернее Париж и Тулузу, а затем шла над Средиземным морем.

К 18.00 последние приготовления закончены, дирижабль статически уравновешен. Через четверть часа подкатил автомобиль министра авиации лорда Кристофера Томсона; общий вес его багажа составил без малого 140 кг. Министр захватил с собой огромный персидский ковер, подаренный ему во время официального визита в Курдистан, и несколько ящиков шампанского — для представительских целей.

После торжественных проводов лорд Кристофер Томсон, конструктор дирижабля полковник Ричмонд и директор департамента гражданской авиации сэр Сефтон Брандер поднялись в гондолу дирижабля. И только после этого командиру R-101 вручили сертификат летной годности, без которого дирижабль вообще не имел права

подниматься в воздух.

Подписав полетный лист и получив сертификат, лейтенант Ирвин последним из экипажа поднялся в лифте на вершину причальной мачты и занял свое место в рубке управления. На борту R-101 вылетали в Индию 54 человека: 6 пассажиров, 6 высших управляющих Королевских воздухоплавательных заводов, 5 офицеров и 37 членов команды. Мотористы запустили двигатели.

В 18.36 гайдропы отданы, но, вместо того чтобы начать плавный подъем, дирижабль клюнул носом — подался вниз. Распределение нагрузки в корпусе оказалось явно неравномерным, и команде пришлось сбросить почти весь балласт из носовых цистерн, чтобы вернуть R-101 в горизонтальное положение. Наконец дирижабль, сделав прощальный круг над Кардингтоном, отправился в путь.

Циклон надвинулся на Британские острова значительно быстрее, чем предсказывали синоптики; уже с первых минут полета на дирижабль обрушились шквалистый ветер и сильный дождь. R-101 летел на высоте 500 метров над нижней кромкой облаков.

В довершение этих неприятностей из-за проблем с системой смазки пришлось остановить двигатель № 5, и скорость корабля упала до 60 км/ч. В 19.35 дирижабль снизился до 300 метров и продолжал полет на этой высоте.

После двух часов пути стало очевидно, что метеопрогноз оказался неточным: погода ухудшалась; дул сильный юго-восточный, практически встречный ветер (скорость 60 км/ч, при порывах до 80 км/ч), который уменьшал скорость дирижабля; продолжал идти сильный дождь. Порывами ветра вызывались сильные продольные колебания и боковая качка корабля, что приводило к потере газа через газовые клапаны. Вода пропитала оболочку дирижабля, в результате чего вес его увеличился почти на три тонны. Еще можно вернуться в Кардингтон, переждать непогоду, исправить двигатель, а затем повторить попытку. Но майор Скотт, осуществлявший общее руководство, гнал R-101 сквозь шторм на предельных оборотах винтов. Такое решение действительно позволяло сократить время пребывания дирижабля в зоне циклона, но полет в турбулентной атмосфере подвергал конструкцию большим нагрузкам.

R-101 пересек береговую черту Англии в 21.35; за три часа он проделал путь в 200 км со средней скоростью 67 км/ч.

Однако ветер все усиливался и постоянно сдувал R-101 на восток. По просьбе англичан, на военном аэродроме Орли, близ Парижа, в полную готовность привели причальную команду.

В 22.00 на борт пришли две обнадеживающие радиограммы. После Парижа воздухоплавателей ожидала хорошая погода и попутные ветры до самого Средиземноморья. Кроме того, мотористам удалось исправить двигатель № 5.

За час до полуночи лейтенант Ирвин заступил на ночную вахту. Для точного определения места R-101 взяты радиопеленги на Ле-Бурже и Валенс. Через пять часов после вылета из Кардингтона дирижабль пересек границу Франции в устье реки Соммы, в районе небольшого приморского городка Сен-Квентин. Оказалось, что ветер снес воздушный корабль почти на 30 км восточнее намеченного курса, поэтому вахтенный штурман

предложил капитану повернуть R-101 на несколько градусов вправо, чтобы напрямую выйти на Париж. Если бы дирижабль продолжал двигаться прежним курсом, то прошел бы примерно в 6 километрах западнее города Бове; но неверная поправка на ветер, взятая штурманом, выводила R-101 на гряду невысоких гор на юго-востоке от города.

За несколько минут до полуночи очередной радиопеленг на Ле-Бурже показал, что дирижабль по-прежнему сносит на восток, но вахтенные, измотанные болтанкой и напряжением первых часов полета, видимо, не придали этой информации должного значения.

После превосходного ужина высокие гости выкурили по сигаре и, насладившись видом побережья Франции, отошли ко сну в своих каютах. Все системы и механизмы дирижабля функционировали нормально.

В 1.00 старший штурман Джонсон вернулся на мостик. Дирижабль пролетал над городом По, — воздушный корабль отклонился от заданного курса уже на 50 километров. Джонсон внес поправку на несколько градусов на запад: теперь R-101, по расчетам штурмана, должен выйти точно на аэродром Орли, оставив горный хребет Бове в 7—8 км к востоку.

Спустя полчаса Джонсон вновь взял радиопеленги на Ле-Бурже и Валенс и остался доволен: дирижабль придерживался заданного курса.

Ближе к 2.00 экипаж приготовился к смене вахт. Младший лейтенант Морис Стефф сменил усталого Ирвина. На утреннюю вахту заступили также старший рулевой Хант, рулевой на вертикальных рулях Фостер и рулевой на горизонтальных рулях Мэйсон. Вахтенные сменились и в мотогондолах, и на машинном телеграфе, и на других постах. Только помощник конструктора R-101 Майкл Роуп не желал покидать рабочее место; его очень волновало состояние передних баллонетов с водородом и обшивки носовой части корабля: стравливание газа из носовых баллонетов чрезвычайно опасно для R-101.

На мостике дирижабля обстановка оставалась спокойной. Сведения в бортовой журнал вносились своевременно и обстоятельно. Тогда еще никто не знал, что через несколько минут дирижабль превратится в груду искореженного железа. R-101 пробирался к Средиземному морю на высоте 400 метров — всего на 150 метров выше находившихся впереди гор.

Свидетельства чудом оставшихся в живых членов команды, описания очевидцев и исследования историков позволили довольно точно воспроизвести картину трагедии, разыгравшейся в ночь на 5 октября 1930 года.

В 2.00 дирижабль находился над северной частью Франции, в районе Бове. Дул сильный юго-восточный встречный ветер, продолжал хлестать мерзкий дождь. Порывы ветра вызывали боковую качку воздушного корабля, что приводило к потере газа, выходившего через клапаны.

Скорее всего, во время очередного осмотра Майкл Роуп обнаружил большой разрыв в оболочке носовой части дирижабля. Поскольку корабль продолжал двигаться вперед на большой скорости, набегающий воздушный поток грозил разорвать носовые баллонеты, более не защищенные оболочкой. Спустя несколько минут худшие опасения Роупа, к несчастью, подтвердились: один из баллонетов не выдержал и лопнул.

В 2.05 вследствие разрыва переднего газового баллона R-101 резко опустил нос и в течение 30 секунд быстро снижался. Отрицательный дифферент усугубился перемещением газовых баллонов к корме, а также перетеканием водорода, выходившего из разрушенного баллона, в хвостовую часть дирижабля.

Когда Майкл Роуп сообщил об аварии вахтенному офицеру, тот сразу распорядился сбросить часть носового балласта. Старшему рулевому Ханту путем отклонения руля высоты удалось восстановить горизонтальное положение дирижабля на высоте примерно 150 метров. Было ясно, что воздушный корабль долго не продержится в воздухе; чтобы предотвратить дальнейшее разрушение носовой части корпуса, приняли решение уменьшить обороты винтов и снизить скорость.

В 2.07 передние моторы сбросили обороты, а вместе с ними исчез и кабрирующий момент, помогавший поддерживать корпус корабля в горизонтальном положении. Кроме того, из-за снижения скорости резко упала аэродинамическая подъемная сила и дирижабль вторично опустил нос. Рули высоты оставались полностью отклоненными вверх, но на малой скорости их действие неэффективно, и дирижабль продолжал снижаться. Если бы немедленно отдали команду вывести двигатели на максимальные обороты, R-101 вполне мог набрать немного высоты. Но этого не произошло, и ровно в 2.09 дирижабль врезался под углом 12 градусов в склон горы около деревушки Аллон. Поскольку R-101 двигался против сильного ветра, горизонтальная скорость в момент удара составляла всего 20—25 км/ч. Тем не менее рулевая рубка оказалась раздавленной рухнувшим на нее корпусом.

По свидетельству старого капканщика Альфреда Рубая, в течение нескольких секунд слышался свист вытекающего газа — огнеопасного водорода. Затем взрыв огромной силы озарил небо и полностью уничтожил терпящий бедствие дирижабль. В одно мгновение R-101 превратился в гигантский факел, медленно оседающий на землю.

Позже охотник Рубай рассказывал: «Я слышал доносившиеся изнутри крики людей, звавших на помощь. Я в сотне метров, но даже там жар нестерпимый. Изо всех сил я бежал прочь от того места».

В мотогондоле четвертого двигателя моторист Артур Кук только что заступил на вахту. В момент катастрофы он любовался проплывающими внизу огнями города Бове: «Мотогондола двигателя № 4 находилась в кормовой части дирижабля, и за тот небольшой промежуток времени, пока она достигла земли, я даже успел выключить двигатель. Мне не сразу удалось выбраться из-под обломков, но после определенных усилий я оказался на свободе…»

Механик Альберт Кук позже вспоминал, что инстинктивно бросился на пол и хотел уже отдаться воле провидения, однако нашел в себе силы подняться, оттащил горящую балку, прикрывавшую выход, и прыгнул на землю. Больше всех повезло мотористам Бинксу и Беллу, находившимся в мотогондоле самого заднего двигателя — № 5. Им оставалось попрощаться с жизнью, как вдруг над их головами лопнул балластный водяной бак, из которого хлынула вода. Она загасила пламя, дав двум воздухоплавателям шанс спастись.

«Когда я высунул голову из мотогондолы, — рассказывал Бинкс, — я не поверил своим глазам: дирижабля не было. Вокруг нас громоздились какие-то уродливые переплетения обугленного металла, ничем не напоминающие былого красавца R-101. Часть конструкций все еще охвачена пламенем, а с неба продолжали падать куски горящей обшивки. Растяжки, которыми двигатель № 5 крепился к корпусу дирижабля, свернулись, подобно змеям, у наших ног. И я, и Артур Белл подавлены этой страшной картиной. От нашей гордости, нашего дома, наших надежд остались лишь обгорелые обломки. R-101, в который мы вложили душу, превратился в груду металлолома…».

Из 54 человек только восьмерым удалось уцелеть в катастрофе. Но двое умерли от ран и ожогов в больнице города Бове спустя несколько дней. Смерть собрала свою страшную жатву — 48 из 54 аэронавтов. В то время это вторая по количеству жертв авиакатастрофа в истории. 21 декабря 1923 года французский дирижабль «Диксмюд» взорвался в воздухе после удара молнии и унес с собой на дно Средиземного моря 50 человек.

Член экипажа электрик Артур Дисли отправился на местную почту и позвонил в министерство авиации Великобритании. Вскоре весть о трагедии R-101 облетела все аэродромы на маршруте перелета: Мальту, Каир, Багдад, Басру и Карачи.

Британская империя погрузилась в траур. Останки отважных воздухоплавателей доставили на родину на военном корабле «Темпест»; 10 октября в Вестминстерском аббатстве, традиционной усыпальнице английских королей, состоялась панихида, собравшая тысячи человек. На следующий день всем Лондоном провожали траурный кортеж на Истонский вокзал. Специальный поезд доставил тела погибших аэронавтов в Бедфорд. Оттуда гробы на орудийных лафетах перевезли в Кардингтон, где на кладбище церкви Святой Марии все погибшие на R-101 были преданы земле.

Следственной комиссии (заседание началось минутой молчания) так и не удалось установить истинную причину трагедии. Члены комиссии даже не посчитали необходимым исследовать маршрут, который привел R-101 к гибели. Наиболее вероятной причиной столкновения с землей называли утечку водорода из носовых баллонетов вкупе с возможным нисходящим потоком воздуха, прижавшего дирижабль к земле. Некоторые считали, что дирижабль стал жертвой амбиций министра авиации лорда Томсона, погибшего в огне. Именно Томсон, стремившийся стать вице-королем Индии и надеявшийся, что перелет в Карачи поможет ему в этом, настоял на вылете R-101 в плохую погоду; именно он закрыл глаза на многие выявленные в процессе испытаний дирижабля недостатки, так и не устраненные.

Для того чтобы выявить характерные факторы, обусловившие причины катастрофы, более поздние исследователи подробно рассмотрели некоторые этапы постройки и испытаний R-101. Когда выяснилось, что дирижабль значительно перетяжелен, для облегчения конструкции решили снять часть оборудования, в том числе проволочные сети, ограничивавшие перемещение газовых баллонов. В результате баллоны получили возможность перемещаться вперед и назад на значительное расстояние.

Вместе с ними перемещался и центр подъемной силы; поэтому R-101 стал неустойчивым в продольном направлении. Если он двигался с поднятым или опущенным носом, дифферент при этом имел тенденцию не уменьшаться, а возрастать. Это существенно усложняло пилотирование, и штурвальному по рулю высоты приходилось непрерывно отслеживать изменение направления.

Снятие проволочных ограничителей привело также к многочисленным повреждениям газовых баллонов. При перемещении они терлись друг о друга и об элементы конструкции; в результате в них образовывалось большое число отверстий, а через них непрерывно утекал несущий газ. Утечка газа происходила и через слишком чувствительные газовые клапаны, которые регулярно открывались. Из-за непрерывной потери газа для уравновешивания дирижабля приходилось сбрасывать большое количество балласта. Непрочная внешняя обшивка R-101 неоднократно рвалась на больших участках.

Что касается испытаний дирижабля, то они проводились далеко не в полном объеме. Скоростные испытания, например, намеревались провести вскоре после отплытия из Кардингтона. Предполагалось, что в случае неудовлетворительных результатов R-101 вернется на базу.

Основная техническая причина катастрофы — чрезмерная потеря газа как через поврежденный газовый баллон, так и через газовые клапаны. Были и ошибки пилотирования. Во-первых, R-101 шел на слишком малой высоте, что при имевшей место недостаточной продольной устойчивости крайне опасно. Во-вторых, помимо снижения скорости спасительным мог стать своевременный сброс балласта, особенно носового, что позволило бы возвратить дирижабль в режим горизонтального полета и прекратить спуск. Но сделать это не удалось. В-третьих, практически весь носовой балласт к моменту катастрофы оказался израсходован.

Кроме того, большую роль в катастрофе сыграло форсирование старта дирижабля. Как уже говорилось, несмотря на то что многие недостатки R-101, выявленные в процессе испытании, не устранили, полет состоялся.

Даже после этого трагического случая правительство продолжало поддерживать летные эксперименты с участием R-100 и с энтузиазмом отнеслось к новому проекту «Ройал эйршип уоркс», названному R-102. Только обострившийся экономический кризис заставил британские власти перейти к постепенному свертыванию этих планов. Наконец осенью 1931 года официально заявили о прекращении финансирования воздухоплавательных программ.

Катастрофа дирижабля «Акрон»

4 апреля 1933 года у побережья Нью-Джерси (США) упал в воду и разрушился американский дирижабль «Акрон» (ZRS-4). 73 человека погибли в холодной воде, лишь троим удалось спастись.

В марте 1924 года американский инженер морского авиационного отдела Трискотт разработал требования на новые дирижабли. По его проекту гигантские дирижабли объемом от 142000 до 170000 кубических

метров несут на борту разведывательные самолеты, которые в случае необходимости используются, как истребители, для отражения атак вражеской авиации. Согласно расчетам, пяти дирижаблей вполне достаточно, чтобы контролировать тихоокеанский простор от Перл-Харбора до Японии.

Предложение Трискотта, не проработанное детально, содержало только общие наброски, поэтому в апреле 1924 года появился «Проект № 60», уточняющий некоторые решения. В следующем году новая концепция представлена в полном объеме. Правда, на реализацию проекта ушло несколько лет.

Единственное предприятие, способное изготовить гигантский дирижабль, — «Гудиер-Цеппелин» из Акрона (Огайо). Большая группа немецких конструкторов из Фридрихсхафена во главе с доктором Арнштейном переехала в Америку, после того как производство дирижаблей в Германии приостановили. Фирма «Гудиер» владела двумя третями акций, «Цеппелин» — одной третью. 6 октября 1926 года «Гудиер-Цеппелин» получило официальный заказ на постройку двух гигантских дирижаблей-авианосцев: первый планировалось сдать заказчику через 30 месяцев.

7 ноября 1929 года в Лейкхерсте, в недавно построенном эллинге, адмирал Моффетт вбил первую золотую заклепку в основную переборку нового дирижабля, получившего официальное обозначение ZRS-4. Его строительство сопровождалось техническими неувязками, политическими и финансовыми махинациями, множеством скандалов и шпионскими историями.

Наконец, 8 августа 1931 года президент США Герберт Гувер торжественно назвал готовый к эксплуатации дирижабль именем «Акрон».

Неприятности, начавшиеся еще при наземных испытаниях в ангаре, привели к тому, что ZRS-4 впервые поднялся в воздух только 25 августа. Первый полет прошел успешно. А уже во время девятого рейса, длившегося 48 часов, «Акрон» преодолел 3200 километров, посетив Сент-Луис, Чикаго, Милуоки и везде вызывая огромный энтузиазм у населения и заторы на дорогах.

Конструкция ZRS-4 содержала несколько интересных новинок. В целом очень прочная, она выдерживала большие нагрузки. Каркас корпуса состоял из 12 основных и 33 вспомогательных жестких переборок, 36 вертикальных профилей и трех килей. Внутри жесткого корпуса размешались 12 газовых отсеков с максимальным объемом 194000 куб. м и номинальным 184000 куб. м. В боковых килях установлено восемь двенадцатицилиндровых двигателей «Майбах» VL-II мощностью по 560 л.с. Каждый мотор вращал один двухлопастной винт НАСА диаметром 5 м. Винты реверсивные, разворачивались в горизонтальной плоскости, что давало возможность опускаться или подниматься, лететь вперед или назад. В корпусе размещалось 110 топливных баков общей емкостью от 50 до 57 т и от 1, 1 до 5 т масла.

Штатный экипаж состоял из 16 офицеров и 75 военнослужащих, но обычно летало не более 50 человек. Основной конструктивной новинкой дирижабля стал внутренний ангар внизу передней части оболочки, где размещались пять одноместных бипланов. В этом случае экипаж

увеличивался на 5 летчиков и 15 человек технического персонала, обслуживающих самолеты, и сопутствующее оборудование.

Главная гондола управления «Акрона» располагалась впереди нижней части фюзеляжа. Основные помещения для экипажа находились в боковых килях, а наблюдательные кабины — спереди, над причальным устройством, сверху оболочки и оконечности хвостовой части корабля.

«Акрон» официально принят флотом США 27 октября 1931 года. С этого дня началась и его военная служба.

3 ноября дирижабль поднялся в воздух с 207 пассажирами на борту — это рекорд. В январе 1932 года он удачно взаимодействовал с разведывательными кораблями восточнее Флориды. Во время этих учений «Акрон» благополучно миновал снежную бурю, хотя лед, образовавшийся на корпусе, весил 8 тонн. Дирижабль обнаружил «неприятеля» на семь часов раньше, чем крейсеры, посланные в тот же район.

Прежде чем опробовать «Акрон» в качестве дальнего стратегического разведчика и патрульного дирижабля, предстояло отработать взаимодействие с бортовыми самолетами и в первую очередь натренировать летчиков в таком непростом действии, как стыковка с дирижаблем.

Еще в 1921 году над этой сложной проблемой работал главный конструктор и владелец фирмы «Сперри эйркрафт корпорейшн». Он изобрел способ успешного возвращения самолета на борт дирижабля. Из гондолы опускалась перекладина (трапеция), а на стойках над крылом самолета устанавливался навесной крюк с автоматической фиксацией, и летчик должен был зацепиться крюком за перекладину. Затем происходила автоматическая фиксация зацепа. В дальнейшем к навесному крюку добавилась набегающая лыжа, которая помогала навести перекладину на крюк, а также предохраняла воздушный винт самолета от соприкосновения с перекладиной. Таким образом, «Акрон» стал первым в мире строевым летающим авианосцем. Он довольно успешно выпускал в воздух бипланы, а затем ловил их и отправлял в свое необъятное чрево, в котором размещались ангары, мастерские, емкости для топлива и т.д.

8 мая 1932 года «Акрон» вылетел из Лейкхерста в направлении еще не достроенной базы в Саннивейле. Полет, омраченный техническими неисправностями и неблагоприятными погодными условиями, проходил вдоль восточного побережья Мексиканского залива, затем через Техас, Нью-Мексико и Аризону в Калифорнию, где ZRS-4 приземлился на аэродроме Кемп Керни у Сан-Диего. На борту дирижабля находились два самолета. Обе машины перед посадкой покинули борт воздушного корабля и приземлились на аэродроме.

В последующие месяцы много времени потрачено на совершенствование техники взлета и посадки самолетов на дирижабль. На взлет или посадку биплана уходило всего 15 минут. За год эксплуатации «Акрона» совершен 501 зацеп самолетов в разное время суток.

3 апреля 1933 года, в 19 часов 30 минут, дирижабль под командованием Франка С. Мак-Корда вылетел из Лейкхерста, чтобы принять участие в морских маневрах в Атлантическом океане. На борту находились 76 человек экипажа (19 офицеров и 57 матросов), адмирал Моффетт, его адъютант капитан Сессиль, начальник авиационной базы

Дерри и капитан Мазури. До 1.30 ночи в Лейкхерсте исправно получали донесения с воздушного корабля, который в момент передачи очередного сообщения находился севернее Нью-Йорка, на траверзе Новой Англии.

Почти с самого начала полет проходил в сложных метеорологических условиях. Дирижабль непрерывно подвергался ударам мощных порывов ветра. Поскольку впереди по курсу находилась зона сильного шторма, на борт передали распоряжение об изменении курса на 15 градусов. В английском языке слова «пятнадцать» и «пятьдесят» имеют похожее звучание, и на «Акроне» вместо указанных 15-ти изменили курс на 50 градусов. В результате этой ошибки дирижабль вошел в самый центр шквала, рожденного горизонтальным вихрем. Высота полета составляла около 500 метров.

Внезапно дирижабль начал быстро снижаться. После сброса части балласта экипажу удалось остановить спуск на высоте 250 метров и затем набрать прежнюю высоту. Еще через три минуты, когда ZRS-4 проходил через центр вихря, с него сорвало верхний руль направления, после чего корабль опустил нос и начался быстрый повторный спуск.

Как утверждал спасшийся капитан Герберт Уайли, ни пожара, ни взрыва на дирижабле не было, все двигатели работали в нормальном режиме до самого конца. Отрицательный дифферент достигал 20 градусов, скорость снижения превышала 4 м/с. Попытки остановить спуск посредством отклонения руля высоты успеха не имели. По-видимому, руль оказался заклиненным. За полторы минуты дирижабль снизился до 120 метров, в то время как длина самого дирижабля составляла 239 метров.

На высоте 30 метров, когда стало ясно, что спуск остановить не удастся, отдана команда готовиться к посадке на воду. Последовал сильный удар о поверхность океана, послуживший началом разрушения дирижабля. Вода хлынула внутрь командирской рубки. Самого Герберта Уайли, по его словам, выбросило в море, и он поплыл в сторону, чтобы не попасть под корпус тонущего корабля.

Молнии освещали место катастрофы, но Уайли не видел никого из экипажа, а лишь слышал крики. Он ухватился за обломок доски и держался на воде. Дирижабль очень быстро затонул. Благодаря тому, что несущим газом на ZRS-4 был гелий, пожара не произошло.

Свидетельницей крушения оказалась команда немецкого нефтеналивного судна «Фебус». Моряки заметили сначала огни находившегося на высоте дирижабля, а через некоторое время — эти же огни у самой воды. «Фебус» подал сигнал «SOS» и бросился на помощь воздухоплавателям. Несмотря на то что в район катастрофы пришли 52 судна и самолеты, спасти удалось только четверых (из них один позже умер).

Более того, около Бич-Хейвена (Нью-Джерси), во время поиска уцелевших с «Акрона», потерпел аварию мягкий дирижабль J-3, вылетевший из Лейкхерста. Погибли двое из шести членов экипажа.

Американское общество шокировала гибель «Акрона» — символа возросшей мощи страны. Руководство ВМС, а за ними и конгресс тщательно расследовали все обстоятельства катастрофы. В рабочих чертежах дирижабля обнаружили около 600 дефектов. Качество материала, использованного в отдельных элементах конструкции, также

оказалось неудовлетворительным.

Полет проходил на недопустимо низкой высоте. К тому же команда о посадке на воду прозвучала слишком поздно. Большую долю вины возложили на погибшего командира Мак-Корда, чьи навигационные ошибки, неуверенное управление дирижаблем и безответственное отношение к вопросу спасения экипажа в аварийной ситуации привели к гибели людей и воздушного корабля. Из спасательных средств на «Акроне» имелась только одна резиновая лодка.

Итак, основные причины катастрофы названы: недостаточная прочность конструкции и ошибки пилотирования. И все же объяснять крушение такого совершенного для своего времени дирижабля только ошибкой пилотирования, приведшей к полету в чрезвычайно тяжелых метеорологических условиях, по мнению специалистов, малоубедительно, тем более что все двигатели вплоть до удара о водную поверхность работали нормально. Условия сильного шторма, несомненно, способствовали катастрофе, но основные ее причины заключались не в этом. В схожие погодные условия попал и LZ-127 во время одного из перелетов через Атлантику в 1928 году, но он успешно завершил полет.

Следует вспомнить, что в феврале 1932 года, при выводе из эллинга в условиях сильного ветра, ZRS-4 ударился кормовой частью о землю. При этом повреждены оперение, один из главных шпангоутов и внешняя обшивка. Во время осмотра обнаружили ослабление большого числа заклепочных соединений металлических элементов конструкции. Дирижабль отремонтировали, но, как отмечали специалисты, недостаточно тщательно, что и подтвердила поломка руля направления, предшествовавшая катастрофе. Кроме того, как утверждал один из спасшихся членов команды, перед ударом о поверхность воды наблюдалась деформация продольных силовых элементов каркаса. Заложенная в конструкцию прочность кормовой части, по-видимому, также оказалась недостаточной. Одна из причин, возможно, перетяжеление дирижабля почти на 8 т.

Карьера ZRS-4 сопровождалась многими проблемами. Воздушный гигант, предназначенный служить примером использования дирижаблей для ведения военно-морских операций, в конце концов просто разочаровал. До момента катастрофы корабль совершил 73 вылета и находился в воздухе 1659 часов, причем ни один из случаев его взаимодействия с кораблями ВМФ нельзя отнести к бесспорным удачам.

Катастрофа биплана AW «Аргоси»

28 марта 1933 года в результате взрыва на борту потерпел катастрофу биплан «Аргоси» авиакомпании «Империал эйруэйз». Погибли 15 человек.

На ранней стадии развития авиации наиболее распространенный вид авиационных катастроф — разрушение самолета в воздухе или даже прямо на земле. А вот первое зарегистрированное столкновение пассажирских самолетов произошло лишь в 1922 году. «Фарман» и «Де Хевиленд DH-18» летели на встречных курсах вдоль железной дороги, — к несчастью, на одной высоте. Катастрофа произошла недалеко от Парижа. В результате погибли семь человек.

Но чаще все-таки случались поломки в воздухе. Например, в одной из лучших авиакомпаний мира, «Люфтганза», происходило около ста вынужденных посадок в год; особенно опасен отказ двигателя. В конце 1922 года, во время показательных полетов F-13 в Южной Америке из-за этого погиб сын Гуго Юнкерса — Вернер Юнкерс. Применение двухмоторных самолетов не решало проблемы безопасности — запас мощности невелик, и при отказе одного двигателя самолет не мог продолжать полет. Все, на что способен второй мотор — это замедлить скорость снижения.

Указанные трудности предопределили появление трехмоторных пассажирских самолетов. Третий двигатель ставился впереди фюзеляжа. Это, конечно, портило аэродинамику и увеличивало шум в кабине, но зато самолет мог лететь при остановке одного из моторов, то есть был более безопасен. Одновременно увеличивалась общая мощность, а следовательно, и грузоподъемность самолета.

Первый трехмоторный пассажирский самолет — английский биплан «Хендли пейдж» W.8e. Он создан как модификация пассажирского самолета W.8e, заключавшаяся в установке на фюзеляже третьего двигателя. W.8e совершил первый полет в мае 1924 года, а с 3 ноября того же года начал применяться на авиалиниях. Всего построено 11 таких самолетов.

В 1926 году примеру «Хендли пейдж» последовали известные английские фирмы «Армстронг Уитворт» и «Де Хевиленд». AW «Аргоси» (1926) — самый большой трехдвигательный (каждый двигатель по 385 л.с.) пассажирский самолет своего времени. Он мог брать на борт до двадцати пассажиров и перевозить их со скоростью 145 км/ч на расстояние 650 км.

Именно этот один из самых надежных по тому времени самолетов стал объектом диверсии. Считается, что первая авиационная катастрофа, в которой причиной разрушения самолета в полете, вероятнее всего, стала бомба, — гибель пассажирского биплана «Аргоси» (регистрационный номер G-AACI) авиакомпании «Империал эйруэйз». 28 марта 1933 года он выполнял регулярный рейс Брюссель — Лондон; на борту находилось 15 человек.

Погода типичная для Англии — ветреная и холодная. Чтобы уберечься от пронизывающего ветра, который задувал, казалось, в каждый уголок открытой пилотской кабины, капитан Лайонел Лилье поплотнее замотал шарф и затянул ремешки кожаного шлема. А в остальном все как обычно. Машина, плавно покачиваясь, шла на высоте 4000 футов (1200 м). Пилот уверенно держал «Ливерпуль» (так назвали биплан) на заданном курсе; мыслями он уже дома — жена ждет ребенка.

В те годы самолет все еще экзотическое средство передвижения, — требовалось определенное мужество, чтобы совершить воздушное путешествие. Поэтому, когда донесся рокот мотора «Аргоси», бельгийские крестьяне побросали работу и с любопытством принялись наблюдать за полетом биплана.

То, что работники увидели через несколько секунд, не могло им присниться даже в кошмарном сне.

Сначала из входной двери пассажирской кабины «Аргоси» выбросило облачко дыма, а вслед за дымом появился огонь. Нос «Ливерпуля» пошел вниз. Через несколько секунд биплан попал в крутое пике. В этот момент от него отделился какой-то предмет и, догоняя горящую машину, полетел вниз. Когда крестьяне подбежали к месту падения этого предмета, они в ужасе отпрянули — на земле лежал до неузнаваемости обезображенный труп.

Впоследствии выяснилось, что это был Альберт Фосс, немецкий дантист. После Первой мировой войны он натурализовался в Англии и открыл в Манчестере небольшую зубную клинику. В те времена Фосс был заядлым воздушным путешественником. Не менее шести раз в год летал в Германию, якобы за стоматологическими инструментами и материалами; вполне вероятно, что легальную деятельность он совмещал с разведывательной, будучи немецким шпионом. В свой последний полет Фосс пригласил молодого ассистента клиники Дердена, который ранее несколько раз попадался на попытках провезти контрабанду. Перед посадкой в самолет в Брюсселе они приобрели два страховых полиса, — компенсацию по которым в случае гибели Фосса и Дердена получали их семьи.

Тело Фосса уже покоилось на земле, а капитан Лилье все еще отчаянно боролся за жизнь своего «Ливерпуля». Он направил горящий самолет на ближайшее поле в надежде совершить вынужденную посадку. Огонь вовсю бушевал внутри «Аргоси», и чтобы не задохнуться в дыму, летчику пришлось встать на сиденье и высунуться из пилотской кабины.

К сожалению, отважному капитану уже не суждено было увидеть жену и будущего сына. Лилье выровнял машину на высоте 100 футов (30 метров), и казалось, что ему удастся благополучно приземлиться. Но в этот момент поврежденный биплан с оглушительным треском разломился пополам и рухнул на землю. Все 15 человек на его борту погибли. Из хвостовой части самолета вывалилась женщина — Лота Фосс; не родственница Альберта Фосса, хотя на следствии знакомые дантиста утверждали, что Лотта состояла с ним в любовной связи.

Следователи тщательно изучили останки «Аргоси» в надежде обнаружить следы взрывчатки или какого-либо самовоспламеняющегося вещества, но их усилия не увенчались успехом. Суд так и не смог установить причину гибели лайнера «Империал эйруэйз». Официально дело о катастрофе «Ливерпуля» до сих пор остается открытым.

Катастрофа стратостата «Осоавиахим-1»

30 января 1934 года советский стратостат «Осоавиахим-1» впервые в мире достиг высоты 22000 м. Однако при спуске потерпел катастрофу и все члены экипажа — Федосеенко, Васенко и Усыскин — погибли.

Стратостаты, специальные воздушные шары с герметически закрытой кабиной для экипажа, изобретенные бельгийским ученым Огюстом Пикаром, — единственное средство до полетов в космос достичь больших высот.

В 1930 году группа инженеров Ленинградского отделения Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству

(Осоавиахим) загорелась идеей построить новый стратостат для покорения рекордных высот. Но из-за отсутствия государственной поддержки и средств начали воплощать эту идею в жизнь только в конце 1932 года. Главным конструктором назначили Васенко, начальником работ — инженера Чертовского.

Проект стратостата неоднократно пересматривался. В июне 1933 года оболочка доведена в объеме до 24940 куб. м. А уже в августе готовый стратостат осмотрела комиссия Гражданского воздушного флота под руководством Спасского и посчитала его годным к полету, несмотря на то что люк кабины признали неудовлетворительным по возможности его закрывать.

Экипаж «Осоавиахима-1» составили трое стратонавтов: Павел Федосеенко, Андрей Васенко и Илья Усыскин. «Граждане стратосферы», «красноармейцы воздуха», «революционеры науки», «триумфаторы неба» — так называли их в газетах.

Командир Павел Федосеенко воздухоплаванием увлекся в 1915 году, когда ему не исполнилось и семнадцати лет. Во время Гражданской войны он руководил воздухоплавательным отрядом и только на врангелевском фронте совершил сто разведочных подъемов на аэростате. С 1921 года Федосеенко регулярно участвовал в полетах и ставил новые рекорды. Он окончил Военно-воздушную академию и факультет дирижаблестроения Комбината гражданского воздушного флота. Мечта о полете в стратосферу зародилась у Федосеенко после того, как он вместе с А.А. Фридманом поднялся на рекордную для СССР высоту — 7400 метров.

Удивительная личность и другой член экипажа «Осоавиахима», Андрей Васенко, главный конструктор по аэростатостроению Института аэрофотосъемки. Он работал над созданием аэростатов, предназначенных для метеорологических наблюдений в высоких слоях атмосферы и для аэрофотосъемок больших площадей земной поверхности. Васенко пытался также разрешить проблему обледенения воздушных кораблей.

Самый молодой член экипажа Илья Усыскин, сын кузнеца, уже в четырнадцать лет в совершенстве владел немецким, читал в подлиннике Гейне и Гете. Во время учебы в аспирантуре Физико-технического института (Ленинград) Усыскин выполнил две крупные научно-исследовательские работы по дифракции быстрых электронов. «Да, это открытие мирового значения», — отмечал его наставник академик А.Ф. Иоффе. Позже молодой ученый сконструировал компактную камеру Вильсона для исследований космических лучей.

Стратонавтам «Осоавиахима-1» предстояло получить новые сведения о физическом состоянии верхних слоев атмосферы, химическом составе воздуха, природе космических лучей, интенсивности космического излучения, величине напряженности магнитного поля Земли встратосфере.

Для проведения научных наблюдений стратостат оснастили лучшими приборами, созданными в Главной геофизической обсерватории, а также в Радиевом и Физико-техническом институтах. Полет заинтересовал и ученых Института экспериментальной биологии, решивших отправить в стратосферу «команду» мушек-дрозофилл.

Старт «Осоавиахима-1» намечался на 30 сентября 1933 года. Перед ним на невиданную для того времени высоту, 19000 м, поднялся другой

стратостат — «СССР-1». Однако неожиданно задул резкий ветер, и с отправлением «Осоавиахима-1» пришлось повременить.

Метеорологическая обстановка не улучшалась. Из-за плохой осенней погоды полет стратостата по решению Центрального совета Осоавиахима отсрочили до весны следующего года. Научную аппаратуру гондолы демонтировали и отправили в Ленинград; сложили и убрали в чехол оболочку стратостата. В конце октября на берега Невы приехал экипаж стратостата «СССР-1». В беседе с ленинградскими журналистами его командир Прокофьев сообщил, что он и его товарищи готовятся повторить рейд в стратосферу, не ожидая наступления теплых дней, — зимой.

Но Павел Федосеенко думал о том же. И вскоре в Центральный совет Осоавиахима поступил его рапорт с предложением начать подготовку к первому в истории воздухоплавания зимнему полету в стратосферу. Получив одобрение совета, отважные воздухоплаватели поспешили в Москву.

По прогнозу Главной геофизической обсерватории благоприятные условия для полета в стратосферу ожидались в период с 20 по 24 декабря, а также 20—21 января и в конце января 1934 года.

Экипаж получил инструкции по обращению с приборами. Федосеенко и Васенко освоились с приборами управления и закончили основные работы по подготовке к монтажу стратостата. Усыскин все сомневался, стоит ли ему лететь: выяснилось, что камера Вильсона для наблюдения за космическими лучами в зимних условиях непригодна и заменяется приборами Гесслера.

Несмотря на все старания, к концу декабря подготовить «Осоавиахим-1» к старту не удалось, и рейд перенесли на январь 1934года.

Между тем полету «Осоавиахима-1» придавалось особое значение. Во-первых, это первый полет стратостата в зимних условиях; во-вторых, предполагалось, что экипаж достигнет рекордных показателей и тем самым за Советским Союзом окончательно будет закреплено завоевание стратосферы.

28 января экипаж участвовал в переброске стратостата в Кунцево, на место старта. Подготовка к полету в последние дни оказалась скомканной из-за сжатых сроков для проверки материальной части и приборов.

К тому же отважные воздухоплаватели решили посвятить свой полет проходившему в те дни XVII съезду партии и теперь давали интервью, выступали по радио. Целый день 29 января прошел в заседаниях; вечером накануне полета только в 0.12 экипаж ушел с очередного собрания.

Стратонавты сами подсчитали весовой полетный баланс и сделали расчет балласта; во втором часу ночи отправились спать.

30 января, с 8 до 9 часов утра, прошла предполетная подготовка стратостата, произведено окончательное взвешивание перед стартом. К расчетным весам накануне добавили 180 кг балласта. За счет использования маневренного и аварийного балластов при спуске стало возможным поднять потолок полета до 20500 м.

30 января, в 9.07, «Осоавиахим-1» начинает подъем. Через девять минут экипаж передает первую радиограмму: «Слушайте, слушайте! Говорит „Сириус“! Высота 1600 м. Прошли облака. Температура минус 3 градуса».

Метеорологи на земле вздохнули с облегчением: прогноз погоды точен; обледенение стратостата исключено.

Достигнув высоты 6500 м, стратонавты приступают к исследованиям, берут первую пробу воздуха, делают записи в бортовом журнале. В 9.32 сообщают о неполадках в работе радиостанции: ответов с земли не слышно.

В 9.56 новое сообщение: «Говорит „Сириус“! Высота 15000 м по альтиметру… Ведем непрерывные наблюдения космических лучей. Взяты три пробы воздуха. Внизу сплошная облачность. Определить направление невозможно».

Метр за метром приближается «Осоавиахим-1» к высоте, достигнутой «СССР-1». Оболочка стратостата принимает шарообразную форму. К этому времени обнаружилась еще одна неполадка: плохо работает поглотитель углекислоты и влаги; это обстоятельство не раз отмечается в бортовом журнале.

«10.14. Говорит „Сириус“! Высота 19000 м», — доносится голос из стратосферы.

После небольшой паузы высотный репортаж возобновляется: «Говорит „Сириус“! У микрофона командир стратостата Федосеенко. Штурмуем высоты двадцатого километра».

Не желая вызывать беспокойство на земле, экипаж умалчивает обо всех неудобствах, вызванных плохой работой регенерационной установки, и продолжает вести наблюдения в стратосфере.

Почти через час донеслось: «Говорит „Сириус“! Время сейчас 11.16. Высота по альтиметру 20500 метров…» — И вновь шумы и трески поглотили далекий голос.

«Но и услышанное очень важно. Уже сейчас стратонавты на высоте, на которую до этого не поднимался ни один человек», — заметил журналист Михаил Кольцов.

Подъем стратостата продолжался. Вскоре с борта «Осоавиахима-1» удалось принять еще несколько радиограмм:

«11.42. Говорит „Сириус“! Высота 20600 м. Слушайте, слушайте! Передаем радиограмму XVII съезду партии».

«11.49. Говорит „Сириус“! Производим непрерывные наблюдения и опыты… для изучения космических лучей…»

«Алло! Говорит „Сириус“! Временно прекращаем прием и передачу, для того чтобы включить патроны для поглощения углекислоты…»

Вскоре после этого радиосвязь со стратостатом окончательно потеряна. Все вызовы с земли оставались без ответа. Однако никто не думал, что триумфальный полет закончится трагедией.

Изучение всех имевшихся материалов — дневников, бортжурнала, показаний приборов — позволило восстановить картину полета стратостата и трагического финала.

Из записей Васенко и Усыскина следует, что стратостат в 12.33 достиг высоты 22 километра, держался на этой высоте 12 минут и в 12.45

пошел на медленное снижение.

Для обеспечения спуска один из членов экипажа держит открытым клапан в течение трех минут. Но стратостат, прогретый яркими лучами солнца, не торопится идти вниз. Только через три четверти часа начинается безостановочный, пока еще медленный, не внушающий никаких опасений спуск.

Под влиянием нагрева от солнца «Осоавиахим-1», несмотря на значительный выпуск газа через клапан, снижается медленно. В 15 часов стратостат находится еще на высоте 18 км. Солнце идет к горизонту; создается опасность быстрого спуска как от уменьшения интенсивности нагрева оболочки аэростата солнцем, так и от обтекания оболочки холодным воздухом при спуске (температура наружного воздуха порядка минус 50 градусов).

До высоты 17800 м «Осоавиахим-1» снижался со скоростью 1 м в секунду. На высоте 14300 м, за 50 минут до катастрофы, стратонавты, еще не подозревая об опасности, берут на исследование двадцатую по счету пробу воздуха. Затем скорость спуска медленно нарастает, на высоте 13400 м она составляет уже 2 м в секунду; идет охлаждение газа.

В 16.00 «Осоавиахим-1» все еще в стратосфере. В 16.01 в бортжурнале появляется неразборчивая запись о балласте.

За несколько минут до гибели Васенко пишет:

«Альтиметр, 13400 м. Время 16.05. Идем вниз.

16.0… Солнце ярко светит в гондолу. Красота неза… 16.13, 5. Альтиметр, 12000 м».

Высота 12 км; температура газа приближается к температуре наружного воздуха; подъемная сила газа вследствие этого резко уменьшается. Для спасения положения требуется сбросить 720—800 кг балласта; на борту 420 кг (включая аварийный балласт).

Но даже имевшийся балласт не использован. Скорость снижения стратостата с 12 км до земли около 15 м в секунду. На высоте 1500—2000 м, по заключению специальной комиссии, стропы аэростата оборвались, не выдержав динамической перегрузки. Гондола отделяется от оболочки и, все убыстряя движение, начинает падать на землю. Выбраться через люк наружу и воспользоваться парашютами уже невозможно.

Экипаж в период снижения в течение 9, 5 минуты находился в беспорядочно вращающейся кабине, ударяясь о приборы.

По мнению комиссии, «начало катастрофы должно быть отнесено к высоте, превышающей 8 километров, поскольку в противном случае пилоты имели бы возможность открыть люк или хотя бы разбить стекла иллюминаторов и выбросить балласт, бутылки кислорода и другие предметы внутренней аппаратуры гондолы и пытаться спастись на парашютах». В 16.23 (или двумя минутами раньше) стратостат ударился о землю.

«Осоавиахим-1» упал в 470 километрах от места старта, у самой околицы мордовской деревни Потиж-Острог, Инсарского района. Гондола стратостата смялась от страшного удара о землю. Оторвавшуюся еще в воздухе оболочку отнесло на несколько километров в сторону. Все приборы, находившиеся в гондоле, разбились. На месте катастрофы обнаружили погнутые карманные часы — стрелки остановились на 16.23.

Местное население, проявив инициативу, сломало люк гондолы, вытащило наружу останки людей, разбитые приборы. Улетевшую оболочку стратостата растащили по частям окрестные крестьяне.

1 февраля 1934 года комиссия по расследованию причин катастрофы стратостата докладывала в Москву:

«…трупы совершенно исковерканы. Больше всего изуродован Федосеенко, череп которого собрать не удалось. Подробный анализ трупов приводит к заключению, что команда погибла не от удушья или от других причин, а от сильного удара гондолы о землю. Отсутствие на участниках команды парашютов, закрытый люк и ряд других фактов указывают, что несчастье произошло для команды внезапно и застигло ее врасплох. Катастрофа произошла так молниеносно и неожиданно, что команда не успела сделать самого элементарного, т.е. открыть люк.

Трупы приведены в порядок, собраны по частям, уложены в гробы и доставлены на станцию Кодоскино, где и погружены в вагон…»

В записке И.В. Сталину нарком по военным и морским делам К.Е. Ворошилов отмечает, что причиной гибели стратостата стало стремление экипажа «поставить мировой сверхрекорд, не считаясь с техническими возможностями стратостата и условиями полета».

Основной вывод комиссии: полет обеспечен до высоты 19500 м. Подъем на высоту 20500 м при всей напряженности не создавал угрозы аварии; подъем до 22000 м неизбежно вел к фатальному исходу.

В блокноте Васенко есть запись, по времени относящаяся к 15.00, следующего содержания: «Федосеенко распутывает клапанную веревку, запутавшуюся в метереографе». Комиссия предположила: Федосеенко не удалось распутать веревку, и он не заметил, что она осталась в натянутом положении. Вследствие этого клапан оболочки продолжал оставаться открытым, газ выходил, и по мере увеличения его выхода оболочка утрачивала подъемную силу и вся система стремительно пошла вниз. При быстром падении стратостата материя оболочки затормаживала спуск и создавала увеличенную нагрузку на стропы; когда она дошла до предела, стропы, не выдержав, лопнули.

В 1935 году в книге «Полеты в стратосферу» профессор-метеоролог, директор Аэрологического института Главной геофизической обсерватории П.А. Молчанов еще раз возвращается к причинам катастрофы «Осоавиахима-1». По его мнению, стратостат развил при спуске столь большую скорость по той причине, что стратонавты долго держались на достигнутой ими высоте, где «нагревающее действие солнечных лучей оказывается очень большим… оболочка шара и заключенный в ней водород перегрелся до 8 градусов выше нуля, и газ расширился и частично вышел из оболочки».

Когда стратостат пошел на снижение — а для этого понадобилось стравить еще часть газа, — газ начал охлаждаться. «Чем больше сжимался газ, тем меньше становилась подъемная сила аэростата. Наконец гондола, тянувшая стратостат вниз, развила очень большую скорость». Крепления гондолы к оболочке не выдержали возникших перегрузок и оборвались.

XVII съезд партии почтил вставанием память отважных воздухоплавателей; его делегаты в полном составе присутствовали на похоронах на Красной площади. Все члены экипажа посмертно награждены

орденом Ленина. Героев похоронили у Кремлевской стены.

Катастрофа дирижабля «Мэкон»

11 февраля 1935 года во время маневрирования в Тихом океане потерпел катастрофу дирижабль «Мэкон». Погибли два члена экипажа.

После трагедии с «Акроном» в США развернулась кампания против дирижаблестроения. Морской министр Свенсон выступил с заявлением, что в настоящее время строить большие дирижабли нецелесообразно. Тем не менее морское министерство, учитывая сложную международную обстановку, высказалось за постройку двух новых дирижаблей для трансокеанских рейсов и для сообщения с Южной Америкой.

21 апреля 1933 года отправился в свой первый полет дирижабль ZRS-5, получивший название «Мэкон». Приступая к его созданию, хотели устранить все недостатки, обнаруженные на «Акроне». При этом планировалось значительно увеличить объем дирижабля. Еще в то время, когда строительство «Акрона» продолжалось, высказывалось мнение, что на следующем дирижабле следует увеличить корпус и установить еще одну секцию, длиной 22, 5 м, что значительно повысит грузоподъемность корабля. Вместо немецких двигателей «Майбах» VL-II предложили установить отечественные двенадцатицилиндровые «Халлисон» VG-1710, — правда, они пока имелись в виде опытных образцов. Все эти доработки преследовали цель добиться увеличения радиуса действия «Мэкона». Однако строительство ZRS-5 форсировалось, чтобы как-то сгладить тягостное впечатление от гибели ZRS-4 («Акрона»). В конечном итоге кубатура дирижабля не была увеличена, а более ста конструктивных доработок остались невнесенными.

Не было полностью ликвидировано и перетяжеление дирижабля. «Мэкон» оказался легче своего предшественника всего на 3, 6 т. А главный минус остался прежним — недостаточная прочность кормовой части. Между тем на реализацию этих планов не было отпущено дополнительных финансовых средств, да и военно-политическая обстановка на Тихом океане требовала пристального внимания к этому региону, поэтому «Мэкон» почти во всем оказался повторением «Акрона». Ангар для самолетов был доработан таким образом, чтобы разместить там пять самолетов, но в действительности их находилось четыре — трапеция всегда была свободна.

Уже через несколько месяцев после начала эксплуатации во время испытательного полета 22 июня 1933 года отказал руль направлений. В апреле 1934 года произошло разрушение трех балок левого стабилизатора. Текущий ремонт произвели, а капитальный (планировали заменить ряд силовых элементов) отложили, то есть к вопросу повышения прочности кормовой части ZRS-5 отнеслись без должного внимания.

В октябре 1933 года «Мэкон» прилетел в Саннивейл, место своего постоянного базирования, чтобы участвовать в совместных учениях с кораблями в Тихом океане. Во время этого длительного перелета через весь континент, который проходил в тяжелых метеоусловиях, дирижабль продемонстрировал хорошую управляемость и устойчивость.

Но маневры показали, что «Мэкон» малопригоден для тактической разведывательной деятельности, так как может быть быстро уничтожен зенитной артиллерией кораблей противника и истребителями с авианосцев. Дирижабельные самолеты имели слабую эффективность. За время пребывания на западе США «Мэкон» получил новый палубный самолет. Двухместный N2Y-1 признан устаревшим, и его место занял трехместный учебно-спортивный биплан «Вако UBF». Иными словами, борьба за «Мэкон» шла с переменным успехом.

В апреле ZRS-5 перелетел через континент в восточном направлении на авиабазу Опа-Лока во Флориде, для участия в маневрах ВМФ в Карибском море. В ходе полета дирижабль несколько раз попадал в бури, которые серьезно повредили несколько дюралевых профилей каркаса, но их удалось исправить еще в полете. Устойчивость к повреждениям конструкции оказалась исключительной. На земле повреждения осмотрели более внимательно и приняли решение полностью заменить деформированные профили. На учениях экипаж «Мэкона», в том числе и летчики, старались изо всех сил, но, несмотря на это, дирижабль несколько раз «уничтожен» условным противником.

Адмирал Селлер крайне негативно отозвался о возможности боевого применения ZRS-5 и назвал строительство таких дирижаблей выбрасыванием денег на ветер.

Как ни странно, гибель «Шенандоа» и «Акрона» ничему не научила командование ВМС США. 11 и 12 января 1935 года «Мэкон» принял участие в военно-морских маневрах у западного побережья США, между Сан-Франциско и Сан-Диего. Погода стояла отвратительная, но воздушный корабль легко с ней справлялся. Два раза выпускались самолеты, которые успешно выполняли задания, произведя разведку условного противника. 12 февраля, в 15.00, учения завершены; «Мэкон» отправился на свою базу в Саннивейл. Полет в течение нескольких часов проходил в неспокойной атмосфере, но шторма не было; начало темнеть. Дирижабль шел на высоте 380 метров, со скоростью 117 км/ч, двигатели работали нормально. Первая авария случилась в 17.15, примерно в 5 км от мыса Сюр при маневре корабля, имевшем целью избежать шквала. Внезапно раздался сильный треск, — его слышали повсюду на корабле.

Порывом ветра повредило корпус там, где крепилось хвостовое оперение — отказал руль высоты. Штурвал руля высоты выбило из рук пилота, дирижабль покачнулся и стал набирать высоту, имея положительный дифферент. Один из членов экипажа, находившийся в корме дирижабля, сообщил, что сломалось одно из ребер арматуры каркаса и разорвало первый, считая от кормы, баллонет с несущим газом.

Затем практически неуправляемый по высоте дирижабль попал в мощный нисходящий поток и начал быстро снижаться, — падал он с опущенной кормой. Попытки командира восстановить равновесие путем сброса баков с балластом и топливом успеха не имели. Дифферент увеличился до 25 градусов, корабль под воздействием динамического толчка и потери веса резко взмыл — на высоту 1470 метров (перед этим он находился на высоте 520 метров). Сразу возникла утечка гелия из поврежденных отсеков, а автоматические клапаны из-за перепада давления сбросили значительную часть газа и из неповрежденных.

Командир в очередной раз попытался вернуть дирижабль в горизонтальное положение, выпустив дополнительное количество газа из носовых баллонов и снизив обороты двигателей. Дифферент на корму немного уменьшился.

Между тем снова раздался сильный треск — стали ломаться силовые элементы каркаса в районе второго кормового баллонета, сильно повредив сам баллон — из него быстро вышел гелий. «Мэкон» вновь кормой пошел вниз, и вскоре скорость падения достигла 230 м/мин. Сбросом остального балласта и установкой винтов на наивысшую обратную тягу удалось уменьшить ее до 48, 5 м/мин. С целью облегчить дирижабль командир Герберт Уайли отдал приказ о выпуске находившихся на борту самолетов, но выполнить его не удалось вследствие большого дифферента. Дали сигнал «SOS». На высоте 300 метров командир приказал экипажу приготовиться к приводнению, надеть спасательные жилеты и привести в готовность надувные лодки. На высоте 200 метров остановили двигатели.

В 17.39 дирижабль коснулся кормой воды на расстоянии 16 километров от берега и в 180 километрах южнее Сан-Франциско. Несильный удар о воду — и «Мэкон» стал медленно погружаться. В этот момент командир приказал покинуть корабль и пересесть в спасательные лодки, незадолго до того спущенные на воду.

«Мы держались невдалеке от дирижабля, — рассказывал позже командир, — когда заметили группу людей на хребте корпуса и в носовой части». Эти люди перешли в носовую часть корабля, чтобы его уравновесить. Один из них спустился в командирскую рубку и выстрелил несколько раз из ракетницы в небо, сигнализируя крейсерам, находящимся в пределах видимости. Наконец последние члены экипажа покинули дирижабль, который продолжал медленно погружаться в воду, и перешли в спасательные лодки. Последней исчезла носовая часть, продержавшаяся несколько мгновений в вертикальном положении. Весь процесс погружения корабля занял не более 20 минут. Из восьмидесяти трех человек погибли двое. Радист выпрыгнул из дирижабля во время спуска с высоты 20 м и утонул, а повар пропал после того, как пошел в кормовую часть осмотреть повреждения.

Командир радировал на базу о случившемся: «Потерпели серьезную аварию. Покинем корабль, как только коснемся воды или суши в каком-либо месте в радиусе 20 миль от мыса Сюр, вероятнее всего в 10 милях от него в море». База тут же сигнализировала по радио военным кораблям о катастрофе «Мэкона», и они со всех сторон направились к месту гибели. С помощью прожекторов лодки обнаружили, и крейсера ВМФ США «Конкорд» и «Ричмонд» вскоре спасли потерпевших крушение, которые находились в море около трех часов. Моросил мелкий дождь, но море оставалось спокойным.

ZRS-5 («Мэкон») разбился во время 54-го полета, налетав 1798 часов. Комиссия по расследованию обстоятельств гибели дирижабля установила, что основной технической причиной катастрофы стало разрушение кормовой части под воздействием ветровых нагрузок, повлекшее за собой отказ рулевого управления и разрыв газовых баллонов. Характерно, что катастрофы «Акрона» и «Мэкона» произошли приблизительно через одинаковые промежутки времени после первых

полетов. Это также подтверждает, что причина их гибели — усталостные разрушения хвостовых элементов каркаса. Видимо, и недостаточный опыт американских инженеров в проектировании и расчете развитого ферменного каркаса сказался на строительстве американских крупных жестких дирижаблей. ZRS-5 всего лишь третий дирижабль жесткой системы, сделанный в США.

Катастрофа, происшедшая с «Мэконом» в феврале 1935 года, поставила крест на всей программе создания дирижаблей жесткой конструкции и свела к минимуму деятельность воздухоплавательной станции Лейкхерста.

Катастрофа самолета АНТ-20 «Максим Горький»

18 мая 1935 года в Москве, в районе Центрального аэродрома, произошла авиакатастрофа с самым большим самолетом своего времени — АНТ-20 «Максим Горький».

Погибли 47 человек, среди которых шестеро детей в возрасте от 8 до 15 лет.

Идея создания самолета-гиганта родилась в октябре 1932 года, в связи с 40-летним юбилеем литературной и общественной деятельности Алексея Максимовича Горького. Инициатором выступил популярный литератор и публицист Михаил Кольцов. Сталин идею поддержал. Окрыленный поддержкой государства, Кольцов организовал всенародный сбор средств на строительство самолета-гиганта через газету «Правда» и радио. Газеты с начала 1933 года вели специальную рубрику, где сообщали о добровольных пожертвованиях на строительство чуда техники. В короткий срок удалось собрать значительную сумму — 6 миллионов рублей.

Возглавить проект доверили авиаконструктору Андрею Николаевичу Туполеву. Среди конструкторов — руководителей бригад — знаменитые В.М. Петляков, А.А. Архангельский, Б.А. Саукке, Б.М. Кондорский. В создании самолета-гиганта АНТ-20 «Максим Горький» принимало участие более ста учреждений и предприятий-смежников, в том числе Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ).

Постройка самолета началась 4 июля 1933 года, а уже 24 апреля следующего года специальная правительственная комиссия признала его годным к полетам.

Это был настоящий гигант своего времени. На АНТ-20 имелись места для восьми членов экипажа и 72 пассажиров. Его размеры поражали: длина фюзеляжа 32, 5 м, ширина 3, 5 м, высота 2, 5 м; размах крыла 63 м. Площадь полезных помещений более 100 кв. м. Масса 28, 5 т, с грузом — до 50 т; скорость 260 км/час. Машины таких размеров не создавались нигде в мире еще почти полтора десятка лет.

Восемь моторов конструкции А.А. Микулина общей мощностью 7000 л.с. держались не только на крыльях (по три с каждой стороны), но и этаким тандемом на фюзеляже сверху, с пропеллерами вперед и назад. Двигатели запускались сжатым воздухом. Впервые в СССР на пассажирском самолете появился автопилот отечественной конструкции. Управление двойное (дублированное); топливо заправлялось в четырнадцать баков.

17 июня 1934 года летчики-испытатели М.М. Громов и И.И. Журов впервые подняли детище Туполева в воздух. АНТ-20 хорошо слушался рулей, был устойчив; через два дня, во время встречи челюскинцев, он совершил триумфальный полет над Красной площадью в сопровождении истребителей.

Самолет-гигант предназначался прежде всего для целей агитации и пропаганды. Создавалась целая агитэскадрилья имени Максима Горького. Ее самолеты доставляли газеты и литературу в отдаленные населенные пункты. Самолету АНТ-20 «Максим Горький» предстояло стать флагманом этой эскадрильи. На его борту находились киносъемочная аппаратура и лаборатория для обработки отснятого материала, кинопроектор с экраном 4, 5 на 8 метров, а также мини-типография, способная на протяжении полета выдать несколько тысяч листовок. Громкоговорящая установка «Голос с неба» служила для вещания во время полета, а оригинальный аппарат — для проецирования на облака световых лозунгов и призывов.

Восхищенные иностранные журналисты после полета над Москвой подробно описывали внутреннюю и внешнюю конструкцию самолета, пассажирский салон, каюты с «прозрачным полом», буфет, центральную телефонную станцию, киноустановку, типографию, фотолабораторию, пневмопочту, радиостудию и туалет.

Высокую оценку дал АНТ-20 французский летчик и писатель Антуан де Сент-Экзюпери. «Я летал на самолете „Максим Горький“, — писал он. — Эти коридоры, этот салон, эти каюты, этот мощный гул восьми моторов, эта внутренняя телефонная связь — все было не похоже на привычную для меня воздушную обстановку. Но еще больше, чем техническим совершенством самолета, я восхищался молодым экипажем и порывом, общим для всех этих людей. Я восхищался их серьезностью и внутренней радостью, с которой они работали. Чувства, обуревавшие этих людей, казались мне более мощной движущей силой, чем сила восьми великолепных моторов гиганта…»

Около года длились и успешно закончились летные испытания. Все шло прекрасно, пока в небе над Москвой не произошла трагедия.

Из официального сообщения ТАСС:

«18 мая 1935 года, в 12 часов 45 минут, в городе Москве, в районе Центрального аэродрома, произошла катастрофа с самолетом „Максим Горький“.

Катастрофа произошла при следующих обстоятельствах. Самолет «Максим Горький» совершал полет под управлением летчика ЦАГИ т. Журова, при втором пилоте из эскадрильи им. М. Горького Михееве; имел на борту ударников ЦАГИ в количестве 36 человек.

В этом полете «Максим Горький» сопровождал тренировочный самолет ЦАГИ под управлением летчика Благина. Несмотря на категорическое запрещение делать какие бы то ни было фигуры высшего пилотажа во время сопровождения, летчик Благин нарушил этот приказ и стал делать фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от самолета «Максим Горький», на высоте 700 м.

При выходе из мертвой петли летчик Благин своим самолетом ударил в крыло самолета «Максим Горький».

Самолет «Максим Горький» вследствие полученных повреждений от удара тренировочного самолета стал разрушаться в воздухе, перешел в пике и отдельными частями упал на землю в поселке Сокол в районе аэродрома.

При катастрофе погибли 11 человек экипажа самолета «Максим Горький» и 36 пассажиров-ударников из инженеров, техников и рабочих ЦАГИ, в числе которых были несколько членов их семей. При столкновении погиб также летчик Благин, пилотировавший тренировочный самолет.

Похороны погибших приняты на государственный счет и состоятся 20 мая с.г.

Правительством решено выдать семьям погибших по 10 тысяч рублей единовременного пособия каждой семье и установить повышенное пенсионное обеспечение. Образована комиссия по похоронам в составе: Хрущев, Харламов, Ткачев».

Начальник Главного управления гражданского воздушного флота И.Ф. Ткачев заявил журналисту: «Благин с хулиганским упорством начал делать фигуры высшего пилотажа вблизи самолета-гиганта. В этом человеке прорвалась не вытравленная еще дикая, анархическая натура; он воспользовался тем, что в воздухе нет препятствий для ее хулиганских проявлений».

Дело в том, что Николай Павлович Благин — сын потомственного дворянина, полковника царской армии. Получил хорошее образование: летом 1920 года окончил теоретические курсы авиации при дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец», Московскую школу авиации и затем высшую школу военлетов. В 1930 году стал инструктором 1-го разряда в Научно-испытательном институте ВВС РККА, а в январе 1932 года принят в ЦАГИ ведущим летчиком-испытателем при ОКБ А.Н. Туполева. По отзывам работников ЦАГИ, Николай Благин летал на всех типах самолетов; прекрасный товарищ, любил летную работу, проявлял склонность к изобретательству. Провел ряд ответственных испытаний авиационного вооружения и стартовых пороховых ускорителей тяжелого бомбардировщика ТБ-1 — по тому времени большая новинка.

Старший летчик Григорий Степанович Малиновский, очевидец гибели «Максима Горького», убежден, что всегда дисциплинированного и имевшего прекрасную репутацию летчика ЦАГИ Николая Благина уговорило совершить этот «высший пилотаж», ставший для самолета роковым, некое высокое начальство.

«Самый бесшабашный лихач ни за что не будет подвергать опасности, столь явной, жизни других, — говорил Малиновский. — А на борту „Максима Горького“ было полно пассажиров… И по своей инициативе Благин не стал бы рисковать чужими жизнями… Ведь и кинохронику пригласили!

В оригинале обращают на себя внимание «усеченные» при редактировании Сталиным абзацы.

Даже если бы «мертвая петля» вокруг крыла летящего гиганта закончилась благополучно, Благина немедленно бы судили. Но кем-то ему была явно гарантирована безопасность!»

Подобного мнения придерживался летчик-испытатель Владимир Коккинаки, дважды Герой Советского Союза: «Темное дело. Но, скорей

всего, бедному истребителю просто-напросто устно приказали совершить высший пилотаж для вящего эффекта, пущей демонстрации контраста, мощи и искусства советской авиации. А он — подчиненный, к тому же дворянского происхождения, однажды не прошедший пресловутую партийную чистку и здорово дороживший престижным местом, — не в силах был отказаться от рискованной операции. А когда его тоже не стало, на исчезнувшего, как водится, взвалили все грехи, умывая начальственные руки».

Скорее всего, начальство ЦАГИ предложило Благину совершить петлю во время полета в «рекламных» целях, перед объективом кинокамеры. (Начальником ЦАГИ был Н. Харламов, подтвердивший такое указание, но затем, в газете «Правда» от 20 мая 1935 года, всю вину переложивший на Благина.) Опытный летчик выполнил прихоть начальства. Правда, он заменил классическую «мертвую петлю» неправильной «бочкой» с большим радиусом. С земли для наблюдателя это казалось «мертвой петлей» и выглядело весьма эффектно.

Летчик-испытатель, Герой Советского Союза М.А. Нюхтиков, посмотревший хронику в ЦАГИ, свидетельствует, что Благин выполнил благополучно две эволюции и только на третьей таранил «Максима Горького», явно не справившись с управлением.

Съемка велась кинооператором Щекутьевым с самолета Р-5 в довольно трудных условиях — из открытой кабины. Перед киносъемкой Щекутьев, опасаясь, что истребитель И-5 Благина окажется за кадром, попросил его: «Ты давай получше крути!» Летчику это замечание не понравилось. Перед полетом 18 мая Николай Благин был мрачен и явно нервничал. (Накануне он сказал жене: «Не нравится мне эта затея…»)

Оператор кинохроники запечатлел последний полет воздушного гиганта: суету перед вылетом, возбужденных пассажиров; смущенно улыбающийся экипаж: командира корабля Ивана Михеева, второго пилота Николая Журова, бортмехаников Матвеенко, Медведева, Бусноватова и остальных членов экипажа: Лакрузо, Власова, Фомина (всего 11 человек).

Орденоносца летчика Ивана Михеева знала вся страна. Бывший авиамеханик, он, чтобы научиться летать, переделал одноместный старый «Моран-Ж» в двухместный. В 1925 году участвовал в рекордном перелете Москва — Пекин. Затем был командиром авиаотряда по борьбе с саранчой. А в последующие годы освоил полеты на новых машинах — АНТ-9 и пятимоторном АНТ-14.

Показания летчика-испытателя НИИ ВВС В.В. Рыбушкина записал корреспондент «Правды»:

«Задание я получил в 5 часов вечера 17 мая вместе с летчиком Благиным. Мне было приказано взять на борт кинооператора Щекутьева… Я поднялся первым, за мной взлетел Благин. Затем поднялся „Максим Горький“. Я пристроился слева от него. Благин — справа.

На втором круге «Максим Горький» сделал разворот влево и пошел по направлению к аэродрому. Я поднялся немного выше и шел метрах в пятидесяти от левого крыла самолета. Смотрю, Благин, находясь на правом крыле, сделал правую «бочку» и отошел по инерции вправо от самолета. Затем он перешел на левое крыло; я немного отошел в сторону и поднялся выше, решив, что он будет делать левую «бочку» и его самолет отнесет

влево.

Благин прибавил газу, вышел вперед и стал делать новую фигуру высшего пилотажа. Это было очень опасно, так как его по инерции могло затащить на «Максима Горького». Фигура у него не получилась, он потерял скорость и врезался в правое крыло «Максима Горького», около среднего мотора. Видимо, он ударился в масляные баки (ибо взвился клуб черного дыма, пробил мотором верхнюю и нижнюю обшивки крыла и сломал лонжероны).

Удар был чудовищной силы, «Максим Горький» накренился вправо, от него отделился черный капот и куски тренировочного самолета. «Максим Горький» пролетел по инерции еще 10—15 секунд, крен все увеличивался, и он начал падать на нос. Затем оторвалась часть правого крыла, потом отлетела часть фюзеляжа с хвостом, самолет перешел в отвесное пикирование и перевернулся на спину.

Машина ударилась о сосны, стала сносить деревья и окончательно рассыпалась на земле…»

В поселок Сокол были посланы курсанты военных училищ и милиции, части НКВД. Фильм Щекутьева был арестован и засекречен.

Уже 20 мая тела погибших в авиакатастрофе были кремированы и урны с их прахом захоронены в стене Новодевичьего кладбища.

На похоронах жертв воздушной катастрофы многие обратили внимание на удивительное снисхождение, проявленное к погибшему главному виновнику страшной катастрофы Николаю Благину: его похоронили вместе со всеми на Новодевичьем кладбище. Семье летчика выплатили единовременное пособие и обеспечили пенсией. По одной из версий, Н. Хрущев звонил И. Сталину и спросил: как быть с телом Благина? Сталин после долгой паузы сказал: «Хоронить вместе со всеми», — и положил трубку.

Самое поразительное в истории гибели «Максима Горького» началось позже, через четыре месяца после страшной катастрофы. Выходившая в Париже газета русских эмигрантов «Возрождение» в номере от 12 сентября 1935 года перепечатала из польской газеты «Меч» якобы предсмертное письмо Николая Благина, из которого следовало, что летчик был ярым антикоммунистом и пожертвовал собой ради того, чтобы убить находившихся в самолете АНТ-20 членов Советского правительства. (За несколько дней до катастрофы по всей Москве действительно гуляли слухи, будто Сталин собирается совершить полет на «Максиме Горьком» в компании Молотова, Кагановича, Орджоникидзе и других высокопоставленных лиц.)

В конце письма Благин призывал:

«Необходимо бороться с коммунистической заразой, используя ее собственные методы, то есть прокламации!

Братья и сестры! Завтра я поведу свою крылатую машину и протараню самолет, который носит имя негодяя Максима Горького! Таким способом я убью десяток коммунистов-бездельников, «ударников» (коммунистических гвардейцев), как они любят себя называть.

Этот аэроплан, построенный на деньги, которые вас вынудили отдать, упадет на вас! Но поймите, братья и сестры, всякому терпению приходит конец!

Перед лицом смерти я заявляю, что все коммунисты и их прихвостни — вне закона. Я скоро умру, но вы вечно помните о мстителе Николае Благине, погибшем за русский народ!

Москва, 17 мая 1935 года. Николай Благин, летчик».

Это письмо — явная фальшивка. Если бы Благин был камикадзе, он не стал бы делать фигуры пилотажа, а направил бы свой самолет на цель по прямой. Выполняя петлю, одинаково трудно как уклониться от столкновения, так и точно нанести таранный удар. Кроме того, находясь на одном аэродроме с «Максимом Горьким», Благин не мог не знать состава пассажиров и того, что там не было членов правительства.

«Таким способом я убью десяток коммунистов-бездельников…» Эти строки не мог написать Благин, так как он отлично (по именам) знал многих пассажиров, среди которых были его сослуживцы, работники ЦАГИ, их жены и дети. Многие не были коммунистами, а уж бездельниками — тем более…

«…Я знаю, что эта трагедия вызвана не технической ошибкой, не невежеством создателей или оплошностью экипажа, — писал Антуан де Сент-Экзюпери. — Эта трагедия не является одной из тех трагедий, которые могут заставить людей усомниться в своих силах. Не стало самолета-гиганта. Но страна и люди, его создавшие, сумеют вызвать к жизни еще более изумительные корабли — чудеса техники».

После гибели «Максима Горького» брошен клич собирать средства на постройку шестнадцати самолетов типа «Максима Горького». За короткий срок собрано 63 миллиона рублей! Но построили только один самолет-гигант; выпустили только один шестимоторный модифицированный самолет АНТ-20бис. Самолет испытал М.М. Громов, потом он же перевозил пассажиров на аэролинии Москва — Минеральные Воды. Во время войны на воздушный гигант транспортировали грузы, пока в одном из рейсов в декабре 1942 года он не был разбит при посадке.

Катастрофа дирижабля «Гинденбург»

6 мая 1937 года во время посадки в Лейкхерсте (США) загорелся и рухнул на землю немецкий дирижабль «Гинденбург» (LZ-129), совершивший трансатлантический перелет из Германии. Погибли 36 человек.

6 мая 1937 года тысячи жителей Нью-Йорка стали свидетелями редкого и величественного зрелища — прибытия дирижабля «Гинденбург» из Европы. Это уже одиннадцатый трансатлантический рейс, совершенный знаменитым воздушным кораблем, и первый перелет в текущем году.

Громадный сигарообразный серебристый корабль бесшумно плыл над Нью-Йорком. В самом цеппелине спокойствие и безмятежность; на второй палубе играет музыка, танцуют несколько пар, в салоне первого класса пассажиры перекидываются в карты. У приоткрытых иллюминаторов под строгим присмотром стюардов дети разглядывают кварталы Манхэттена.

Путь из Европы в Америку «Гинденбург», развивавший скорость до 135 км/ч, преодолел за три дня. За это время не было никаких происшествий, только, пролетая над островом Ньюфаундленд, капитан

корабля приказал снизиться, чтобы пассажиры полюбовались ослепительно белыми айсбергами.

«Гинденбург» — воплощение триумфа немецких технологий и научной мысли. Гуго Экнер, партнер графа Цеппелина и отец первой в мире авиакомпании, после прихода к власти в Германии национал-социалистов сумел убедить Адольфа Гитлера, что постройка и эксплуатация невиданных до тех пор по размерам и мощи дирижаблей поднимет престиж Третьего рейха. Гитлер распорядился выделить деньги на постройку дирижаблей-близнецов «Гинденбург» и «Граф Цеппелин II». И это только начало — в случае успешной реализации первого этапа дирижаблестроительной программы планировалась постройка еще более крупных пассажирских и военных воздушных кораблей.

Дирижабль «Гинденбург» (LZ-129), к строительству которого приступили в 1934 году, — самый крупный, роскошный и мощный среди всех существовавших дирижаблей. Его называли «гордым ангелом новой Германии». По размерам он превосходил всех своих предшественников: длина 248 м, диаметр 41, 2 м; четыре мощных дизельных мотора фирмы «Даймлер» с общей мощностью 4200 л.с.; дальность полета 14000 км.

Для пассажиров созданы комфортные условия. На дирижабле 15-метровая смотровая площадка, курительный салон, большой читальный зал, ресторан с эстрадой и роялем. Пища готовилась на кухне с электрооборудованием. В каждой каюте — ванная, туалет, горячая и холодная вода. Разумеется, повсюду красовались портреты генерал-фельдмаршала Гинденбурга. После того как на дирижабле побывал Адольф Гитлер, которому незадолго до этого Гинденбург передал власть, появились и портреты фюрера.

Конструируя дирижабль, Экнер предполагал использовать инертный гелий. Этот газ имеет меньшую подъемную силу, чем водород, но не взрывоопасен. Экнеру пришлось увеличить объем будущего дирижабля до фантастической величины — 190000 куб. м. Наполненный гелием, «Гинденбург» становился практически неуязвим. Даже при прямом попадании взорвались бы максимум два баллона с газом из пятнадцати. По расчетам конструкторов, цеппелин способен находиться в воздухе даже при шести или семи пробитых баллонах.

Расчеты расчетами, но в дело вмешалась политика. Единственное известное месторождение природного гелия в то время находилось в штате Техас. Американцы, с тревогой следившие за бурно развивающейся Германией, наотрез отказались продавать гелий нацистам. Конгресс даже принял специальное постановление на этот счет.

Конструктору немецкого чуда Гуго Экнеру пришлось использовать для наполнения баллонов горючий водород и принять беспрецедентные меры безопасности. В коридорах, на капитанском мостике, в пассажирских каютах, грузовых отсеках, в других помещениях установили самую современную систему пожаротушения. Экипажу выдали форму из материала-антистатика. В мастерских компании «Цеппелин» изготовили обувь на пробковой подошве. Пассажиры сдавали при входе на дирижабль зажигалки, спички, свечи и даже фонарики. Для курящих оборудовали салон в виде герметичного бокса с плотно задраенными окнами и отличной вентиляцией. Компания за свой счет предлагала желающим широкий

выбор дорогих сигар.

23 марта 1936 года «Гинденбург» впервые поднялся в воздух. Три дня спустя в сопровождении «Графа Цеппелина» он совершил первый показательный полет перед публикой.

И вот дирижабль уже над Атлантикой, держит курс на Рио-де-Жанейро. Возвращение протекает не так гладко: над океаном отказали два мотора. Пробыв в воздухе сорок с лишним часов, «Гинденбург» все-таки добрался до своей базы.

После этого неприятного инцидента дирижабль сняли с линии на месяц. Компания «Даймлер» модернизировала моторы, и 6 мая дирижабль возобновил серию запланированных перелетов над Атлантикой между Старым и Новым Светом. Рекордным стал полет из Фридрихсхафена в Нью-Йорк, длившийся свыше шестидесяти часов.

В 1936 году «Гинденбург» совершил пятьдесят шесть полетов и перевез 2650 пассажиров. Затем корабль сняли с линии и установили двадцать новых кают.

3 мая 1937 года, в 20 часов 15 минут, «Гинденбург» отправился в первый из восемнадцати запланированных на этот год пассажирских рейсов из Германии в США. На борту находились 36 членов экипажа и 61 пассажир. Билет на перелет через Северную Атлантику стоил 810 долларов (как автомобиль). Среди пассажиров последнего рейса «Гинденбурга» — самые разные люди: фабрикант из Вены, некий миллионер, студент из Сорбонны, три офицера германских ВВС, артист балета с овчаркой, газетчик из Бонна, фотограф из Гамбурга.

В капитанской кабине, расположенной впереди гондолы, руководил командир дирижабля Макс Прусс, опытный воздухоплаватель, ветеран Первой мировой войны, летавший еще на цеппелинах. В его обязанности входило, помимо всего прочего, соблюдение строжайшей горизонтальности полета дирижабля. Даже при малейшем крене (всего лишь два градуса) бутылки с дорогими винами упали бы со столиков, а приготовление изысканных яств на кухне стало бы невозможно.

Рядом с Пруссом находился Эрнст Леманн, директор компании «Цеппелин», которая строила дирижабли в Германии и обслуживала их во время трансатлантических перелетов. Дела у компании шли хорошо, билеты на многие рейсы проданы на год вперед. Пересечь океан его вынудили чрезвычайные обстоятельства. Перед вылетом «Гинденбурга» компания получила анонимное письмо с угрозой взорвать дирижабль. Дирекция фирмы не на шутку встревожилась, и Эрнст Леманн решил отправиться в рейс, чтобы морально поддержать экипаж.

Итак, тысячи ньюйоркцев, затаив дыхание, наблюдали за прибытием «Гинденбурга». Экнер, уверенный в маневренности своего детища, предложил капитану Пруссу после облета статуи Свободы пройти рядом со знаменитым небоскребом «Эмпайр стейт билдинг». Этот красивый и чрезвычайно опасный маневр вошел в историю воздухоплавания.

Смотровая площадка самого высокого в то время нью-йоркского небоскреба до отказа забита репортерами. «Дадим им возможность сделать снимки крупным планом», — усмехнулся Экнер. Капитан Прусс понимающе кивнул.

Несколько минут спустя веселый шум в салоне дирижабля сменился встревоженным гулом: пассажирам показалось, что цеппелин правым боком вот-вот заденет небоскреб. Здание уже совсем близко, отчетливо видны перекошенные лица репортеров. Некоторые не выдерживают и бросаются прочь от парапета. Мгновенно возникают паника и давка. В салоне цеппелина пассажиры вскакивают с мест. И в этот момент дирижабль, плавно замедляя ход, зависает метрах в десяти от стены небоскреба! С невозмутимым видом Гуго Экнер встает с кресла, выходит на застекленную палубу, открывает окно. «Добрый день, господа!» — приветствует он по-английски репортеров.

Дирижабль полетел дальше. Оставалось проделать небольшую часть пути — от центра Нью-Йорка до причальной мачты на базе Лейкхерст. Но впереди бушевала гроза, из-за чего пришлось отклониться от курса. Пассажиры занимались своими делами, в салоне играла музыка.

К 19 часам гроза ушла на север и «Гинденбург» полетел к Лейкхерсту. Четыре надежных тысячесильных двигателя «Даймлер» работали на полную мощность.

Вскоре показалась причальная мачта с лифтами для пассажиров. Германское чудо встречала огромная толпа; только причальная команда состояла из 248 человек. Военный оркестр играл бравурную музыку.

При подходе к Лейкхерсту переменчивый ветер стал задувать с юго-востока. Пруссу пришлось сменить курс и сделать дополнительныйкруг.

В 19 часов 11 минут «Гинденбург» снизился до 130 метров. Через восемь минут цеппелин на высоте 60 метров подошел к причальной мачте. В это время обнаружилось, что корма дирижабля пошла вниз; чтобы выровнять дирижабль, Прусс приказал выпустить часть газа из передних десяти отсеков, а заодно сбросить свыше тонны водяного балласта.

В 19 часов 20 минут дирижабль уравновесили, а еще через минуту сбросили причальные канаты (гайдропы).

Радиожурналист из Чикаго Герберт Моррисон вел прямой репортаж о прибытии немецкого дирижабля. На следующий день запись этого репортажа передали многие радиостанции мира. Моррисон то и дело восхищался гигантским дирижаблем; вот один из его дифирамбов: «…он приближается, этот красавец „Гинденбург“… Его удлиненное могучее тело светится розовым в лучах заходящего солнца. Вот открывается люк и офицер сбрасывает на землю причальный трос…»

И вдруг корпус цеппелина засветился изнутри подобно гигантскому китайскому фонарику. «Подождите… я вижу какие-то вспышки… — продолжал внезапно осевшим голосом Моррисон. — Какой кошмар — „Гинденбург“ горит!» Корма дирижабля, охваченная пламенем, резко пошла вниз. «Боже, он падает! Он падает на людей — вниз!»

В небо поднялся столб черного дыма, замеченный в 20 километрах от места катастрофы. «Дирижабль взорвался! — вскричал журналист. — Господи, он горит! Отойдите подальше! Пожалуйста, подальше! Это ужасно… Я не верю своим глазам! Неужели все пассажиры погибли? Это самая ужасная катастрофа в истории человечества! Языки пламени поднимаются в небо на сто пятьдесят метров…»

Моррисон закончил свой репортаж такими словами: «О Боже! Несчастные пассажиры… Леди и джентльмены, я не в силах говорить… Передо мной дымящаяся груда… Земля горит. Я пытаюсь найти хоть какое-нибудь укрытие… Прошу извинить, мне необходимо сделать паузу. Я задыхаюсь…».

Все произошло так быстро, что в первые секунды никто ничего не понял. Несколько членов экипажа увидели в районе баллонета № 4, наполненного водородом, яркую вспышку, сопровождавшуюся негромким хлопком. Через несколько секунд вся хвостовая часть «Гинденбурга» уже охвачена пламенем, дирижабль медленно снижается с опущенной кормой. Огонь устремился к носу корабля; тут же раздался сильный взрыв, и через 32 секунды после начала пожара горящий «Гинденбург» упал на землю. За эти секунды несколько человек успели выпрыгнуть из дирижабля; остальные так ничего и не поняли, пока не оказались на земле.

Один за другим начали взрываться топливные баки. Обломки каркаса и гондолы падали на землю еще с полминуты после первой вспышки. Неприятный запах паленой кожи держался в воздухе в течение нескольких дней. Когда рассеялся дым, взору потрясенных людей предстал оплавленный каркас дирижабля.

Одним из первых пожарные вытащили из-под горящих обломков капитана Макса Прусса. «Я не понимаю, — повторял он, слезы катились по его обожженному лицу, — я не могу понять, почему это произошло…» Он скончался через несколько часов от ожогов.

Пассажир «Гинденбурга» акробат О'Лафлин рассказывал: «Мы парили над причалом и думали о чем угодно, только не о возможной катастрофе. Мы считали минуты, которые оставались до встречи с друзьями… Я вошел в свою каюту — и вдруг яркая вспышка осветила все вокруг… И тут же забушевало пламя. У меня не было времени для рассуждений. Я прыгнул вниз — и, как оказалось, вовремя: через мгновение дирижабль ударился о землю со страшным грохотом. Кто-то подбежал ко мне, а я почти потерял сознание от страха и ничего не мог произнести. Это был настоящий кошмар!»

Чету Адельт спасла сообразительность главы семьи. До земли оставалось чуть больше десяти метров, дирижабль уже корчился в предсмертных судорогах, когда Леонард крикнул жене: «Через окно!..» — и потащил ее по палубе. Они спрыгнули на землю с пятиметровой высоты и отделались легкими ушибами.

Один из руководителей компании «Цеппелин» Эрнст Леманн, тяжело раненный, выбежал из-под обломков, пылая, точно живой факел. Спасатели бросились к нему и стали тушить огонь. Но от полученных ожогов Леманн на следующее утро скончался.

Всего в огне погибли 22 члена экипажа, 13 пассажиров и техник наземной службы. Удивительно, но 62 человека, летевших на «Гинденбурге», спаслись, в том числе и Гуго Экнер. Правда, многие из оставшихся в живых получили серьезные ранения и ожоги.

Некоторые пассажиры, по их собственному признанию, спаслись только благодаря счастливому случаю. Так, 14-летний Карл Шохталер, отметивший во время полета на цеппелине свой день рождения, выпрыгнул из окна, но, к несчастью, угодил в то место, где горело дизельное топливо

— неминуемая гибель… И тут, как по мановению волшебной палочки, сверху на него обрушился поток воды из разорвавшегося баллона. Вода мгновенно затушила пламя, и мальчик отбежал в сторону.

Сорокапятилетний Дитрих Дрюке, с сигарой во рту, безмятежно раскладывал пасьянс в курительном салоне, когда ощутил сильный толчок, затем услышал мощный взрыв где-то вверху — и в тот же миг на него рухнул потолок. Дрюке уцелел благодаря высокой, прочной спинке дивана, принявшей основной удар на себя.

И все же наиболее невероятным выглядит спасение 72-летней Лизы Готтшильд, отправившейся в Нью-Йорк на свидание с горячо любимым сыном. В момент взрыва она дремала в каюте. Толчки и грохот разбудили пожилую женщину. Лиза Готтшильд встала с кровати и, накинув халат, вышла в коридор (ей почудилось, будто пол каюты несколько наклонился, но она объяснила это своим обычным головокружением). Шагнув за порог каюты, Лиза с удивлением поняла, что вышла вовсе не в коридор, а на песок причальной площадки. Пассажирская гондола разломилась пополам, и одна из ее частей плавно спланировала на землю…

Катастрофа дирижабля «Гинденбург» потрясла мир; ее невольно сравнивали с трагедией «Титаника».

11 мая 1937 года десять тысяч американцев провожали в нью-йоркском порту пароход «Гамбург», который увозил в Европу гробы с телами погибших в адском огне.

Американский кинооператор запечатлел картину гибели «Гинденбурга». Эту хронику до сих пор тщательно изучают эксперты разных стран в надежде найти ответ на вопрос, не имеющий однозначного ответа: что стало причиной гибели дирижабля?

Версий существует множество. Нацисты, например, провели собственное расследование, но даже оно не увенчалось успехом, и дело закрыли в 1943 году. Генрих Гиммлер, правда, заявил, что во всем виноваты коммунисты, совершившие диверсию, но никаких доказательств при этом не привел.

В свою очередь, среди антифашистов распространилась версия, будто гибель цеппелина — дело рук самих нацистов. Бомба с часовым механизмом, установленная в Германии, должна была взорваться во время стоянки «Гинденбурга» в ангаре № 1 на базе Лейкхерст, охраняемой американцами. Сработай этот план — и Гитлеру ничего не стоило обвинить Вашингтон: американцы не уберегли гордость немецкого воздушного флота от коммунистов. Однако из-за грозы дирижабль прибыл на базу с опозданием и бомба взорвалась у причальной мачты, а не в ангаре.

Через тридцать пять лет после трагедии в США вышла книга Майкла Муни о «Гинденбурге». Автор на основании документов из американских и немецких архивов пришел к выводу, что катастрофа не случайна. По версии Муни, член экипажа цеппелина Эрих Шпель, ненавидевший Гитлера и нацизм, подложил в один из баллонетов с водородом мину: взрыв должен был произойти после того, как все пассажиры дойдут на землю. Но часовой механизм сработал слишком рано, так как корабль сделал лишний круг. Самому Шпелю удалось выпрыгнуть из охваченного огнем дирижабля, но вскоре он умер от полученных ожогов.

Разобраться в причинах трагедии пытались несколько комиссий. Они оказались едины в одном: с технической стороны перед посадкой дирижабль исправен; сама посадка выполнялась в полном соответствии с действующими инструкциями. Наиболее вероятной причиной пожара называли воспламенение от разряда статического электричества газовой смеси, образовавшейся вследствие большой утечки водорода.

При выполнении крутого разворота могла лопнуть расчалка, сильно хлестнуть по корпусу и повредить баллонет (такое уже случалось). Образовавшаяся при этом газовая смесь становится взрывоопасной, и ее легко воспламенить не только электрическим разрядом, но и выхлопными газами от двигателей.

Находясь длительное время в грозовой атмосфере, металлический корпус дирижабля накопил колоссальный заряд статического электричества. В тот момент, когда гайдроп (причальный трос) коснулся влажного песка, из-за большой разности потенциалов между «Гинденбургом» и земной поверхностью внутри его проскочила искра, воспламенившая водород.

Эта подкрепленная физическими опытами версия, однако, имела своих оппонентов. Категорически отрицал ее Гуго Экнер. Вместе с уцелевшими членами экипажа «Гинденбурга» он считал, что произошла диверсия. Экнер часто выступал в печати с разъяснением своей теории — до самой смерти (1954 год, ему 86 лет).

Выдвигались и неожиданные версии. К примеру, американские газеты писали, будто «Гинденбург» поджег фермер из окрестностей Лейкхерста, у которого из-за дирижаблей перестали нестись куры: зарядил якобы ружье и всадил в цеппелин несколько зарядов. Комиссия в ответ заявила, что из охотничьего ружья цеппелин можно пробить, но не поджечь. Позже выяснилось, что фермер только угрожал, а стрелять в дирижабль и не думал.

Катастрофа «Гинденбурга» ставила крест на программах развития дирижаблей во всем мире. Гитлер распорядился прекратить строительство еще двух цеппелинов на верфях Фридрихсхафена; «Граф Цеппелин II» все-таки совершал полеты, но без пассажиров на борту. Англичане также отказались от секретного проекта создания дирижаблей-бомбардировщиков. Советский Осоавиахим сделал ставку на самолеты. Досадной случайности оказалось достаточно, чтобы кончилась недолгая, но бурная эпоха дирижаблей.

Исчезновение самолета «СССР Н-209»

13 августа 1937 года в безмолвии Арктики исчез самолет «СССР Н-209» с его командиром, Героем Советского Союза С. Леваневским, и пятью членами экипажа.

30-е годы можно назвать звездными для советской полярной авиации. В мае 1937 года большая воздушная экспедиция на четырех тяжелых самолетах высадила на Северном полюсе первую в мире научную дрейфующую полярную станцию.

18 июня Валерий Чкалов на одномоторном АНТ-25 совершает трансарктический перелет по маршруту Москва — Северный полюс —

Соединенные Штаты Америки. Спустя три недели это достижение повторяет Михаил Громов.

После благополучных перелетов в США Чкалова и Громова незаурядный и честолюбивый летчик Сигизмунд Леваневский, прославившийся в челюскинской эпопее, решил отправиться в США по другому маршруту — вначале по трассе Чкалова и Громова (Архангельск — Баренцево море — остров Рудольфа), затем пролететь вдоль 148-го меридиана западной долготы, над районом полюса недоступности и приземлиться на Аляске.

В то время и в США, и в СССР полным ходом шли работы по созданию тяжелых четырехмоторных самолетов, способных перевозить грузы на большие расстояния. В Советском Союзе эту задачу решало конструкторское бюро профессора В.Ф. Болховитинова.

В результате был создан совсем новый тип самолета. «Птенец» Болховитинова имел гигантские размеры: 40-метровый размах крыльев, площадь крыла более 230 кв. м. Четыре мотора развивали мощность по 850 л.с. каждый. Обладая скоростью 280 км/ч, самолет поднимал 12 т груза, имел «потолок» 6000 м и дальность полета 7000 км. Фюзеляж сделали более современный и прочный; для обшивки использовали алюминиевые листы (вместо гофрированных). Полуубирающиеся шасси — «штаны» — позволили увеличить дальность и высоту полета. Появились также закрытые фонари кабины и щитки — приспособления для уменьшения посадочной скорости.

Весной 1935 года самолет Н-209 построен, начались летные испытания. Первыми машину подняли в воздух Я. Моисеев и Н. Кастанаев.

Самолет произвел сильное впечатление на Леваневского. Вскоре правительство разрешило ему перелет на новой машине по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка. В экипаж С.А. Леваневского вошли: второй пилот Н.Г. Кастанаев, штурман В.И. Левченко, бортмеханики — лучший заводской механик Н.Н. Годовиков и опытный полярник Г.Т. Побежимов, радист Л.Л. Кербер. В процессе подготовки Кербера заменил радист Н.Я. Галковский.

Из всего маршрута Леваневский выделял два самых трудных участка: старт и участок от полюса недоступности до берегов Аляски. «На участке от полюса недоступности до берегов Аляски трудности объясняются тем, что здесь ориентировка будет вестись исключительно по солнечному указателю курса и с помощью радиопеленгации, — писал он. — Причем в нашем полете мы не можем „бродить по миру“ в поисках меридианов: наш самолет четырехмоторный, и больших резервных запасов горючего у него нет…»

По мнению Леваневского, обледенение и потеря ориентировки в случае полета в сплошной облачности — главные неприятности, которые будут подстерегать самолет. Поэтому и рассчитывали пересечь Арктический бассейн на высоте 6000 м — над облаками.

Подготовка Н-209 к сверхдальнему броску велась в сжатые сроки. Исправление мелких технических неполадок отнимало драгоценное время, так как после устранения дефекта приходилось снова проверять все системы самолета. На Н-209 установили новые трехлопастные винты с антиобледенительной системой, на фюзеляже появились надуваемые

воздухом матерчатые мешки на случай аварийной посадки в океане.

Незаметно пришел август — время туманов, дождей и снегопадов в арктических широтах. Следовало спешить или вообще отказаться от полета в этом году. Синоптики не рекомендовали лететь: слишком сложная метеообстановка. Над просторами Арктики бушевал мощный циклон — многокилометровая облачность и сильнейший встречный ветер. При средней скорости самолета более 200 км/ч воздушный поток мог уменьшить ее почти вдвое.

На совещании в штабе перелета Леваневский потребовал форсировать подготовку самолета; в результате наметили крайний срок вылета — 12 августа.

9—11 августа начальник штаба В. Чекалов получил от ведущих специалистов рапорты о готовности самолета и экипажа.

12 августа самолет Н-209 уже стоял на бетонной «горке». Старт назначили на 18.15, чтобы засветло прилететь на Аляску, в Фэрбенкс. На аэродроме Леваневского окружили советские и иностранные журналисты. Он дал короткое интервью: «Мы летим через полюс без посадки до Фэрбенкса. Там заправим машину и полетим в Нью-Йорк. Возможно, сделаем остановку в Торонто».

Самолет поднял в воздух опытный Кастанаев. Когда краснокрылый гигант взлетел, все зааплодировали. Начальник Военно-воздушных сил РККА Я.И. Алкснис взглянул на часы: «Тридцать пять тонн веса и тридцать пять секунд разбега. Блестяще!»

На следующий день все центральные газеты поместили подробные материалы о старте «СССР Н-209» и первые радиограммы с борта самолета. Начало перелета оказалось успешным.

Радиограммы приходили в штаб регулярно.

«Я — РЛ (позывной Леваневского). 19 часов 40 минут. Пересекли Волгу-матушку, путевая скорость 205 км/ч. Высота полета 820 м. Слышу хорошо Москву на волне 32, 8. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее».

«23.09. Прошли остров Моржовец. Высота полета 2600 м. Три часа идем ночью. Леваневский, Кастанаев ведут самолет по приборам. В самолете горят кабинные огни. Все в порядке».

Эти три ночных часа единственные в полете — дальше предстояло лететь только в светлое время.

Члены штаба перелета радовались тому, как гладко проходит полет.

«Я — РЛ. 5.43. Высота 6000 м. Температура воздуха минус 27 градусов. Все в порядке. Левченко».

Экипаж встретил облачность и решил подниматься выше ее. За бортом минус 27 градусов, внутри самолета чуть теплее. На этой высоте экипаж работает в кислородных масках, что затрудняет движения. Возрастает нагрузка на моторы. Как только появляется возможность опуститься ниже, экипаж тут же ее использует.

«11.50. По пути к полюсу в зоне маяка. Высота полета 5400 м. Материальная часть работает отлично. Температура воздуха минус 28 градусов. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее. Как меня слышите? Галковский».

Позади — Земля Франца-Иосифа. Впереди — Северный полюс. Пройдена почти половина пути.

Их слушают радисты полярных станций Советской Арктики и уже начали принимать на Аляске. Но облачность повышается, и самолет через 42 минуты вновь поднимается на предельную высоту: «Широта 87 градусов 55 минут; долгота 58 градусов. Идем за облаками, пересекаем фронты. Высота полета 6000 м, имеем встречные ветры. Все в порядке. Материальная часть работает отлично. Самочувствие хорошее. 12.32. Левченко, Галковский».

Однако следующая радиограмма не могла не насторожить:

«13.40. Пролетаем полюс. Достался он нам трудно. Начиная от середины Баренцева моря все время мощная облачность. Высота 6000 м, температура минус 35 градусов. Стекла кабины покрыты изморозью. Сильный встречный ветер. Сообщите погоду по ту сторону полюса. Все в порядке». (Подписал весь экипаж.)

Газета «Правда» опубликовала сообщение Правительственной комиссии по организации перелета. Вот самая тревожная часть сообщения:

«В 14 часов 32 минуты с самолета была передана радиограмма, в которой сообщалось, что крайний правый мотор выбыл из строя из-за порчи маслопровода, высота полету 4600 метров при сплошной облачности. К этому времени самолет, выработав несколько тонн горючего, был настолько облегчен, что мог продолжать полет без снижения на трех моторах. После этого регулярная связь с самолетом нарушилась. В 15 часов 58 минут по московскому времени якутская радиостанция приняла следующее сообщение с самолета: „Все в порядке. Слышимость Р-1“ (что значит — плоха).

Затем, в 17 часов 53 минуты, радиостанция мыса Шмидта приняла с самолета радиограмму: «Как вы меня слышите? РЛ. Ждите…» По просьбе Наркомата связи СССР все военные, коммерческие и любительские радиостанции Северной Америки ведут непрерывное наблюдение за эфиром, слушая позывные и передачи советского самолета. Одновременно непрерывное наблюдение ведут северные и дальневосточные советские радиостанции. Между Москвой и Вашингтоном, а также между Москвой, Сан-Франциско и Фэрбенксом поддерживается регулярная связь по радиотелефону… с советником полпредства в США тов. Уманским. Однако до 2 часов 14 августа связи с самолетом «СССР Н-209» возобновить не удалось.

Правительственная комиссия по организации перелета».

Из сообщения экипажа в 13.40 следует, что изморозь покрыла окна кабины. Переохлажденные капельки воды, из которых состоят верхние облака, прилипали к сильно охлажденным частям самолета. Так образовался слой льда, который резко нарушает аэродинамику самолета, его вес. «СССР Н-209» лишился своего основного преимущества — полета над облаками; из-за отказа одного мотора он стал терять высоту — с 6000 до 4600 м.

Все радиостанции Советского Союза, а также американского и канадского корпусов связи, многочисленные станции радиолюбителей вели непрерывное прослушивание эфира на волнах радиостанции Н-209. Эфир молчал. Связь с экипажем прервалась. Известный исследователь Арктики

профессор Н.Н. Зубов писал: «Надо полагать, что Леваневский, заметив признаки обледенения, сознательно пошел на посадку. По собственному опыту Леваневский знал, насколько опасно обледенение».

Первыми уже 14 августа на поиски пропавшей экспедиции вылетели три американских самолета; они обследовали северное побережье. На одном самолете находился метеоролог Беляков, на другом — радиоинженер Смирнов, на третьем — челюскинец Армистед. Поиски оказались безрезультатными.

Сообщения советской Правительственной комиссии ежедневно начинались с информации о радиосвязи:

«15 августа. Все полярные станции продолжают непрерывно слушать на волне самолета. Несколько раз радиостанции слышали работу на волне самолета т. Леваневского, но из-за слабой слышимости ничего достоверного принять не удалось».

«16 августа. Правительственная комиссия по организации перелетов Москва — Северная Америка сообщает, что в течение 15 августа, несмотря на тщательные наблюдения, не удалось установить связи с радиостанцией самолета Н-209. Отдельные станции СССР и Аляски местами неясно слышали работу на волне самолета, но нет уверенности, что работала именно его рация…»

Последний раз волну самолета принимали 22 августа: удавалось разобрать только отдельные знаки, после этого рация самолета умолкла.

В Правительственную комиссию и Главсевморпуть хлынул поток писем — предложений услуг, вариантов проведения спасательных работ. К некоторым письмам прилагались схемы поисков, карты с маршрутами. Спасение экипажа Леваневского стало делом всей страны.

Летчик Б.Г. Чухновский писал в те дни:

«Прежде всего, убежден, что весь экипаж жив. В этом я не сомневаюсь… При вынужденной посадке, пробивая облака, машина Леваневского подверглась обледенению. Но Леваневскому во время челюскинской эпопеи уже пришлось испытать это явление. И мне представляется, что он, наученный опытом, не мог допустить большого обледенения и пошел на посадку при первых признаках обледенения. Чем же объяснить тогда отсутствие после последней тревожной телеграммы всяких других известий? Мне кажется, что причину нужно искать все в том же обледенении самолета. Обледенение могло начаться примерно на высоте 3—3, 5 тысячи метров, когда самолет еще летел на трех моторах. Ледяная корка нарастала очень быстро и, видимо, покрыла антенные трубы. После этого рация перестала работать и связь экипажа с землей прекратилась. Вскоре после этого самолет сделал посадку.

Меня часто спрашивают: почему экипаж не мог восстановить радиосвязь после посадки? Объясняется это очень просто. Нужно только понять, что на летний лед сделать посадку… не разбив шасси и носовой части… нельзя. К несчастью, в носовой части самолета Н-209 находились обе радиостанции — одна основная. И если во время посадки у них вышли из строя силовые агрегаты, служившие источниками питания для раций, ни о какой радиосвязи нечего и думать. С одними лампами и обмотками передачу не наладить…»

Примерно такой же точки зрения придерживался штурман чкаловского экипажа А.В. Беляков. В сентябре 1937 года на страницах газеты «Правда» он заявил, что надо отвергнуть предположения, будто самолет врезался в лед на большой скорости. Леваневский и Кастанаев, прекрасные летчики, даже в трудных условиях не допустили бы, чтобы самолет падал… Наиболее вероятно, что самолет имел вынужденную посадку на лед, при которой повреждена радиостанция. «Экипаж цел и живет в самолете, не имея возможности сообщить свое место. Посадка могла произойти в районе 89 градусов северной широты 148 градусов западной долготы. Этот район должен быть тщательно обыскан, в первую очередь в радиусе 100 километров…».

Правительственная комиссия по перелету приняла решение об организации поиска самолета и экипажа. Все планы строились на допущении, что после потери связи Н-209 совершил вынужденную посадку.

Срочно отозваны из отпусков после успешного полета на Северный полюс М. Водопьянов, В. Молоков, А. Алексеев со штурманами, радистами и бортмеханиками. В рекордно короткий срок, за 10 дней, подготовлены самолеты, укомплектованы необходимой аппаратурой, облетаны, и 25 августа на базовый пункт — остров Рудольфа — отправились три гиганта — Н-170, Н-171 и Н-172. Экспедицию возглавил начальник Управления полярной авиации М.И. Шевелев. Всего же на розыскные работы задействовано пятнадцать советских самолетов и семь иностранных — в американском секторе Арктики.

14 августа ледокол «Красин» направился к мысу Шмидта, погрузил несколько самолетов, группу летчиков во главе с командиром чукотского авиаотряда М. Каминским, горючее, а также две собачьи упряжки и меховую одежду для членов экипажа Леваневского. Собак взяли, на случай, если придется вывозить людей на упряжках.

18 августа «Красин» взял курс на мыс Барроу, Северная Америка. Дальше он должен был идти в сторону полюса, где, по предположению ученых, мог находиться экипаж Леваневского. Но «Красину» пришлось несколько дней ждать, прежде чем ветер отгонит от берега десятибалльный лед.

Ледокол взял курс строго на север по 148-му меридиану и на широте 72 градуса 24 минуты вошел в сплошные льды.

Самолет Задкова совершил несколько полетов от побережья Аляски в сторону полюса, но штормовая погода прервала поиски. Экипажу дали возможность передохнуть — на вахту встали летчики из группы М. Каминского. Ветер усилился до 7—8 баллов. Самолет Задкова, затертый льдами, затонул; к счастью, все члены экипажа спаслись.

«Красин» предпринял еще одну попытку пройти по 148-му меридиану на север. Удалось продвинуться до 73 градусов 13 минут северной широты, дальше — тяжелый, многолетний сплошной лед.

Известные исследователи Арктики В. Стефансон и Г. Уилкинс заявили в Нью-Йорке, что, если срочно организовать поиски на летающей лодке со стороны Аляски, можно за ближайшие две-три недели облететь предполагаемый район катастрофы. По мнению Стефансона, если Леваневский опустился севернее 75 градусов, он мог найти достаточно твердый лед, чтобы расчистить площадку для взлета. Но если он сел

южнее 75 градусов, ему вряд ли удалось избежать аварии при посадке.

Стефансон помог найти подходящий гидросамолет — «Консолидейтед», обладавший по тем временам хорошей дальностью полета (более 1, 5 тысячи миль) и современной навигационной аппаратурой. Нужно спешить и успеть использовать две-три недели до образования нового льда. Наиболее подходящая база для спасательных операций — мыс Барроу на Аляске.

Группа Уилкинса с 22 августа по 21 сентября налетала более 10000 миль над Ледовитым океаном и достигла предполагаемого района катастрофы. Но затем лагуны покрылись льдом, и каждая посадка становилась опасной. 25 сентября экипаж Уилкинса вернулся в Нью-Йорк.

Летчик Грацианский в период с 14 сентября по 30 октября совершил с мыса Барроу шесть полетов. Самый дальний — по 148-му меридиану до 75 градусов 30 минуты северной широты. Экипаж провел в воздухе 42 часа, покрыл расстояние 10000 километров.

Поисковая экспедиция под командованием начальника полярной авиации Марка Шевелева прибыла на остров 14 сентября. Но уже наступала полярная ночь, к тому же бушевала метель. 7 октября Михаил Водопьянов совершил, по сути, один-единственный серьезный поисковый полет. Он продолжался 10 часов — первый в мире ночной полет за Северный полюс.

В начале октября в Москве был сформирован еще один отряд тяжелых самолетов под руководством опытнейшего полярного летчика Б.Г. Чухновского. Самолеты снабдили дополнительными фарами, новыми приборами; однако и этому отряду пропавший самолет обнаружить не удалось. Непогода заставила на два месяца приостановить поиски.

14 и 15 января 1938 года американец Уилкинс с пилотом Кеньоном совершили первый полет при лунном свете. Они пролетели на Север и обратно расстояние около 1420 миль, сделав поворот в точке, расположенной на 76 градусе северной широты и 170 градусе западной долготы, где встретились с густой облачностью.

14 марта отважные американцы совершили последний поисковый полет. Они достигли точки 87 градусов 50 минут северной широты и 105 градусов западной долготы, затем повернули обратно и приземлились в Аклавике, преодолев расстояние примерно 3300 миль.

Внимание поисковой группы на Аляске привлекло сообщение эскимосов, якобы видевших 21 августа в Бичи-Пойнт какой-то самолет, появившийся примерно в 5 милях от берега и потом исчезнувший. Уилкинс сказал, что Леваневский, по-видимому, долетел до Эндикотта (горного хребта, вытянувшегося вдоль побережья Аляски) и потерпел аварию. Полярный исследователь заявил, что необходимо обследовать район к северу от Эндикотта — от 144 до 150 градусов долготы.

2 и 3 марта Уилкинс облетел район высокогорья, но на след пропавшей экспедиции ему выйти не удалось. Отчет о своем полете он отправил В. Стефансону. По мнению последнего, «возможность нахождения в горах обломков мала. Если бы люди уцелели, ушли бы в безопасное место. Если бы произошло столкновение с горой в тумане, это привело бы к погребению самолета под снегом».

Среди прочих высказывалась следующая гипотеза: после посадки в районе 88—86 градусов 148-го меридиана экипаж Леваневского дрейфовал в сторону Северного полюса, и по аналогии с экспедицией папанинцев их льдину понесло к Атлантическому океану. К середине зимы «лагерь» Леваневского — теоретически — мог оказаться между Землей Франца-Иосифа и Гренландией.

Советская поисковая экспедиция с острова Рудольфа предприняла 31 марта 1938 года полет в направлении Гренландии. Его совершил Я. Мошковский. Экипаж облетел район между 82 и 84 градусами к востоку от Гренландии, но ничего не обнаружил.

Некоторые американские специалисты считали, что льдина с лагерем Леваневского могла попасть в водоворот и двигаться вдоль канадских арктических островов и побережья Аляски.

Буквально все радисты, работавшие в Арктике, круглосуточно слушали, не раздастся ли долгожданный позывной самолета Н-209 — РЛ. Все радиограммы передавались цифровым кодом. Много споров до сих пор вызывает последняя радиограмма Леваневского — «48340092»: 48 — предполагаем совершить посадку в… 92 — Леваневский. Но что скрывается под цифрой «3400»? На это счет существует несколько версий.

У штурмана Левченко была карта Арктики, разбитая на пронумерованные квадраты, по которым передавались на борт метеосводки. Квадрат 34, с координатами 70—75 градусов северной широты и 85—115 градусов западной долготы, приходится на район Канадского архипелага. Не исключено, что Леваневский после отказа мотора мог направить самолет именно в этот район и достичь одного из островов. Ведь здесь, кстати сказать, встречаются небольшие эскимосские поселки.

Согласно другой версии, экипаж при вероятном отказе или неустойчивой работе навигационных приборов все время уклонялся вправо от намеченного курса и спустя многие часы полета оказался в Якутии.

Весьма любопытна третья версия, на которой следует остановиться подробнее. 25 апреля 1938 года в Вашингтоне получено важное сообщение от сержанта корпуса связи США Стенли Моргана: «19 или 20 августа 1937 года три местных жителя из Оликтока (примерно в 140 милях к юго-востоку от мыса Барроу) видели возле острова Тэтис неизвестный предмет, который можно принять за самолет. Сначала послышался шум моторов. Потом показался большой предмет, двигавшийся на запад. Предмет коснулся два или три раза поверхности и с сильным всплеском исчез среди волн. На следующий день в этом месте замечено большое масляное пятно. Неделю спустя масляное пятно видел торговец Джек Смит, который объезжал вокруг острова Тэтис. Смит, который слышал эту историю от местных жителей, провел возле острова два дня, но из-за плохой погоды ничего не увидел. В этот промежуток времени на берегу не было никаких моторных лодок. В недавнюю поездку опрошены местные жители из Оликтока. Они подтвердили все, что говорили ранее. Мы провели два дня в окрестностях острова Тэтис, разыскивая самолет. Никаких следов на льду не обнаружено. Общий дрейф льдов — западный, поэтому весь прибрежный лед унесен в сторону мыса Барроу, на 20—30 миль от берега. Можно организовать поиски на дне бухты Гаррисона летом и найти

самолет, если он действительно находится там».

Летом 1938 года на Аляске находилась экспедиция доктора Келлемса. Встретившись с сержантом Морганом, он решил предпринять поиски на свой страх и риск. В состав экспедиции вошли пять матросов судна «Пандора» и переводчик — эскимос Нед, который в апреле уже искал самолет Леваневского вместе с сержантом Морганом.

В Барроу Келлемс подробно расспросил эскимоса Фостера о событиях августа 1937 года. Тот подтвердил, что необычный предмет, летевший с большой скоростью на восток, упал между островками Спай и Тэтис.

Поисковый отряд Келлемса пытался найти под водой (с помощью компаса) металлическую конструкцию, но из-за отсутствия нужных приборов и наступления зимы пришлось прекратить поиски и уплыть домой…

Подробный доклад доктор Келлемс переслал в советское посольство в Вашингтоне. Он, в частности, сообщал:

«Леваневский и его товарищи сообщили по радио 13 августа, что они собираются садиться на лед где-нибудь в трехстах милях по ту сторону полюса. Сержант Морган и многие полярные летчики утверждают, что в Арктике имеется много мест, где самолет мог приземлиться на лед и затем вновь взлететь.

Советские пилоты сбросили, возможно, много драгоценного бензина, чтобы сделать посадку безопасной. На льду они провели три дня. Занимались тем, что ремонтировали моторы. Наверное, что-то случилось и с их рацией, которая, вероятно, пострадала при посадке. На трех, а может быть, и на четырех моторах они взлетели и взяли курс по компасу в направлении Аляски.

Самолет попал в сильный восточный ветер, который дул 15 августа. Пилоты увидели темный силуэт острова Спай. Они стали снижаться над островом Тэтис, но слишком поздно увидели, что наверняка разобьются, если попытаются сесть. Пилоты постарались выжать из моторов все возможное и направились к острову Спай, но не достигли его. Примерно на полпути с самолетом опять что-то случилось. Возможно, отказал еще один мотор или кончился бензин, как у Вилли Поста.

Эскимос Фостер видел сильный всплеск — большой самолет упал в штормовой океан и быстро опустился на дно. Все члены экипажа сразу погибли — ведь севший на воду самолет может продержаться на поверхности не более пяти минут.

Если самолет упал на глубину 10—15 метров, лед и течения его не сдвинули бы. На меньшей глубине он мог вмерзнуть в лед, а весной его вынесло бы в океан и там разбило. Отдельные части, конечно, могли оказаться на берегу. Когда мы покидали Барроу, то слышали, что какие-то куски алюминия выбросило на берег к востоку от места наших поисков. Об этом рассказали две эскимосские девочки, которые пришли с острова Бартер. К сожалению, уже слишком поздно, чтобы проверить эту историю».

Келлемс мечтал летом 1939 года вновь отправиться в высокие широты и разрешить загадку острова Тэтис. Но события в мире нарушили его планы — началась Вторая мировая война.

Многомесячные поиски в Северном Ледовитом океане, на побережьях Таймыра, Чукотки и Аляски не дали никаких результатов, хотя сведений об обнаружении остатков самолета, его груза или следов передвижения экипажа появлялось немало.

После того как прошел год со дня исчезновения самолета Н-209, Советское правительство опросило наиболее опытных полярников, следует ли продолжать поиски. И, основываясь на результатах опроса, приняло решение поиски прекратить, установить персональные пенсии семьям погибших, соорудить в Москве памятник в честь героев-авиаторов.

В. Стефансон в книге «Нераскрытые тайны Арктики» писал: «В поиске Леваневского сотрудничали в основном три страны — Советский Союз, Соединенные Штаты и Канада. С готовностью отозвалась и Великобритания; Скандинавские страны предлагали свою помощь. Бюро прогнозов погоды США устами своего шефа доктора Грегга заявило, что к началу 1938 года достигнуто значительное увеличение точности прогнозов погоды для всей территории Соединенных Штатов — прямой результат поиска Леваневского. Потерпев неудачу в своей экспедиции, он способствовал как развитию добрых международных отношений, так и развитию науки…» С этих поисков началась Всемирная служба погоды — ныне глобальная система.

В честь Леваневского и его товарищей названо несколько точек в Арктике и Антарктике: остров и гора Леваневского; мыс Левченко. На Земле Франца-Иосифа есть мыс Побежимова, на севере острова Циглера, и мыс Галковского — на юго-востоке острова Беккера.

Об этой трагедии написаны десятки статей, выдвигаются самые разнообразные версии происшедшего, вплоть до откровенно бредовых и конъюнктурных, типа «тайного бегства экипажа на Запад в поисках защиты от репрессивного советского монстра» или «Леваневский вернулся в Москву и погиб в подвалах Лубянки». Впрочем, тайна арктической катастрофы 13 августа 1937 года не разгадана до сих пор.

Гибель В. Чкалова на И-180

15 декабря 1938 года во время испытательного полета погиб легендарный летчик В.П. Чкалов. После отказа мотора его истребитель И-180 врезался в землю.

4 июня 1938 года вышел приказ управления военно-воздушных сил РККА о назначении так называемой макетной комиссии «для рассмотрения макета самолета И-180 конструкции инженера Поликарпова». Новый истребитель действительно необходим. Устаревшие И-16 в небе республиканской Испании уступали в скорости и мощности огня истребителям Ме-109Е, поставляемым Гитлером для войск генерала Франко. 16 августа подписывается приказ народного комиссара оборонной промышленности М.М. Кагановича, в котором, в частности, говорится: «Придавая исключительное значение быстрейшему выпуску опытных самолетов „И-180“ конструкции тов. Поликарпова, приказываю:

1. Закончить постройку самолета «И-180» с мотором «М-88» к 20/XIIс.г.

2. Директору Завода № 156 т. Усачеву и Техническому Директору Завода № 156 т. Поликарпову работы вести при обязательном обеспечении

окончания постройки самолетов «И-180» в указанные сроки…»

Срок сдачи, 20 декабря, не случаен. На следующий день у И.В. Сталина день рождения, и ему хотели сделать подарок.

Но работа не заладилась с самого начала. 22 сентября комиссия констатировала, что макет винтомоторной группы самолета И-180 «предъявлен неудовлетворительным и должен быть доделан с устранением указанных недостатков и предъявлен для утверждения». Из документа также следовало, что в макете отсутствуют многие узлы.

3 декабря отозванный из отпуска летчик-испытатель В.П. Чкалов приехал на летную испытательную станцию завода, чтобы познакомиться с новым истребителем. Валерия Павловича встретил ведущий инженер по испытаниям Н. Лазарев и сообщил ему, что с новым самолетом большие проблемы, обнаружена масса дефектов, программа испытаний еще не утверждена, хотя и наркомат, и главное управление требуют побыстрее поднять машину в воздух. Ведомость дефектов, подписанная начальником ОТК Яковлевым, состояла из девяти разделов, причем только в седьмом разряде (мотооборудование) насчитывалось сорок дефектов!

После разговоров с главным конструктором Поликарповым и директором авиазавода Усачевым Чкалов понял главное: самолет И-180 ожидают многие, и делается все возможное и невозможное, чтобы побыстрее запустить его в производство. Что касается дефектной ведомости от 2 декабря 1938 года, то летчика заверили, что дефекты будут устранены.

«Бесстрашный человек и талантливый летчик Чкалов безгранично верил конструкторам, ведущим инженерам, механикам и мотористам, — пишет в книге „Чкалов“ Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Георгий Филиппович Байдуков. — Он твердо знал, что при передаче самолета с производства на летно-испытательную станцию завода будет составлен акт, который подпишет начальник ОТК, начальник ЛИСа, ведущие инженеры по производству и испытаниям, военный представитель, и что этот документ будет оформлен только в случае готовности „И-180“ к полету. Валерий Павлович верил всем, кто создавал и готовил к полету самолет „И-180“».

На новом истребителе отсутствовали устройства, позволяющие выдерживать номинальные тепловые параметры двигателя при низких температурах наружной атмосферы. Конструкторы и руководство завода понадеялись, что сравнительно теплая зима позволит им провести первый полет без регуляторов температуры головок цилиндров мотора.

Вечером 7 декабря И-180 буквально «вытолкнули» с завода на аэродром, не составив даже акта о передаче машины летно-испытательной станции (ЛИС).

Из записей в дневнике ведущего инженера по испытаниям Лазарева следует, что 8 и 9 декабря самолет спешно готовили к первому вылету, ликвидируя недоделки и дефекты.

10 декабря Чкалов получает задание «произвести рулежку и пробежку», несмотря на то что, как отмечает Байдуков, на ЛИС еще не поступила программа наземных и летных испытаний, нет акта об устранении огромного числа дефектов и акта о приемке опытного образца И-180 от сборочных цехов летно-испытательной станцией завода. Только 11

декабря появляются на свет два важных документа — новая ведомость дефектов и программа испытаний; в ведомости 45 пунктов. Многие дефекты так и остались неустраненными.

Байдуков потрясен: «Какой можно сделать вывод, прочитав эту ведомость дефектов? Самый простой: самолет, не имеющий законченного капота мотора, с плохим, слабым коком на носке воздушного винта, самолет, не имеющий аэродинамического расчета и расчета на прочность, не только недопустимо выпускать в первый полет, но и опасно производить на нем скоростные пробеги с отрывом на 1—2 метра от земной поверхности».

Программа испытаний требовала 25-кратной проверки уборки и выпуска шасси, но уже после седьмой попытки стало ясно, что механизмы подъема и выпуска работают скверно, поэтому решили, что Чкалов первый полет совершит с застопоренными в выпущенном положении шасси.

Главное управление авиационной промышленности потребовало ясного ответа по поводу ввода в серийное производство самолета И-180. Уже утром 12 декабря подписаны акт о сдаче заводом И-180 на ЛИС и акт о готовности опытного самолета к первому вылету.

Однако 12 декабря истребитель Поликарпова в воздух так и не поднялся. Чкалов уже закончил разворот на избранную прямую, как вдруг ему приказали немедленно вернуться на стоянку. Тут же к Валерию Павловичу подбежали ведущий инженер и механик. С их помощью Чкалов развернул И-180 и порулил в сторону летно-испытательной станции. Попытался увеличить обороты мотора — рычаг под его рукой свободно пошел вперед. Эффект оказался обратным ожидаемому — мотор стал уменьшать обороты и наконец заглох, хотя по приборам все в норме: температура масла и головок цилиндров, давление в магистралях бензина и масла.

В материалах ЛИС сохранилось задание на первый вылет И-180. На оборотной стороне листа написано, что «при пробной предполетной пробежке сломалась тяга нормального газа». Об этом же сказано и в дневнике ведущего инженера Лазарева. К утру 14 декабря тягу заменили на усиленную и сразу опробовали.

В тот же день начальник ЛИС полковник В. Парай и его заместитель по испытаниям А. Соловьев проинформировали директора завода Усачева, что программа земных испытаний самолета «в большинстве своих пунктов к первому полету не выполнена, так как получена в 20 часов 13.12.38 г.». И далее следует длинный перечень операций, выполнить которые не успели, — одиннадцать пунктов из двенадцати, включенных в первую часть испытательной программы!

Вероятно, Парай и Соловьев решили подстраховаться на случай провала испытаний, иначе чем объяснить, что их непосредственные подчиненные — ведущий инженер по испытаниям и бортмеханик — тем временем утверждают акт о готовности самолета к первому полету. Лазарев и Куракин без тени сомнений подписывают вместе с другими ответственными лицами заключение заместителя главного конструктора по 32-м пунктам дефектной ведомости, тем самым допуская разного рода недоделки.

Чкалов получил задание совершить в течение 10—15 минут на высоте 600 м вылет без уборки шасси с ограничением скоростей согласно указаниям главного конструктора завода Н.Н. Поликарпова.

«Я хорошо помню, — вспоминал Байдуков, — что Главный конструктор Н.Н. Поликарпов, человек, способный четко формулировать и объяснять разные явления, связанные с катастрофой, не мог толково ответить 17 декабря 1938 года членам правительственной комиссии на довольно ясный вопрос: „Почему и зачем законтрили рычаг уборки шасси, да так, что даже в чрезвычайно опасных обстоятельствах испытатель не мог использовать весьма эффективную возможность уменьшить лобовое сопротивление самолета и увеличить его подъемную силу?“

Многие задаются вопросом: должен ли был Чкалов, наблюдавший, как шла подготовка к первому вылету, совершать полет? «Надо знать Чкалова, — продолжал Байдуков, — его редкостную щепетильность, честность, верность долгу и дисциплинированность, чтобы понять: Чкалов не мог отказаться от выполнения задания. Особенно теперь — он герой, депутат, всемирно известный летчик, он обязан лететь. Тем более что перед ним лежали полностью оформленные акт о готовности самолета к первому вылету и полетный лист. А полетный лист — боевой приказ для испытателя, и, кроме того, этот документ свидетельствует о полной исправности машины».

Чкалов, прочитав задание на полет, красным карандашом поставил свою подпись, что означало: «С заданием ознакомлен».

Затем он встретился с Поликарповым. Должно быть, конструктор пояснял испытателю задание, напоминая расчетные режимы полета.

В роковой день 15 декабря мотор самолета опробован на земле в течение 25 минут и предоставлен Чкалову для вылета (к этому времени мотор отработал в общей сложности всего 6 часов 37 минут).

Чкалов прошел к самолету. Надев парашют и дав команду сидевшему в кабине пилота механику Куракину заводить мотор, он отошел в сторону. Мотор легко запустился и вскоре перешел на большие обороты. «Мороз только сильный, мотор быстро стынет», — заметил механик, помогая летчику поудобнее устроиться в кабине.

Опробовав мотор на всех режимах, Чкалов жестом показал, чтобы убрали тормозные колодки. Прибавив обороты, он проверил тормоза, вырулил со стоянки, развернулся влево и, немного отрулив, дал полный газ и почти от самого ангара пошел на взлет. Отрыв от земли нормальный, истребитель стал набирать высоту.

Поднявшись метров на пятьсот, летчик медленно покачивает машину с крыла на крыло, — значит, элероны, управляющие креном самолета, работают. Чкалов делает разворот влево на 90 градусов, затем проводит второй разворот. Истребитель идет мимо аэродрома «Фили», в сторону ангара ОЭЛИД ЦАГИ.

Владимир Коккинаки, взлетев на ЦКБ, уже завершал задание, когда И-180 подошел к нему совсем близко, покачав крыльями. Коккинаки заметил, как Чкалов поднял левую руку в перчатке с большим пальцем, загнутым вверх.

После этой встречи в воздухе Валерий Павлович развернул истребитель в третий раз под прямым углом и взял курс как при взлете. И

тут неожиданно упала температура масла и головок цилиндров мотора. Чкалов немедленно подворачивает влево, ближе к аэродрому, и начинает осторожно снижаться.

Мотор работает рывками, высота быстро уменьшается. Валерий Павлович уже вышел на посадочный курс; впереди показались жилые бараки.

Летчик двинул вперед сектор управления оборотами мотора. Раздался оглушительный хлопок двигателя, так и не добавившего оборотов; самолет стал резко снижаться.

Чкалов резко накренил машину, чтобы отвернуть от показавшейся жилой постройки; самолет лег в левый вираж. Валерий Павлович заметил небольшой кусок, изрытый оврагами, но свободный от построек: до него всего метров четыреста.

Оставались считанные метры до земли, когда Чкалову вновь пришлось отворачивать от неожиданно возникшего впереди длинного барака, из-за которого торчали высокие столбы. Левой рукой он дернул за рукоятку замка сдвижной части фонаря пилотской кабины — она тут же открылась.

Летчик направил истребитель в последний вираж, проскочил мимо жилья — и тут же плоскостью зацепился за столб. Удар был настолько сильный, что сиденье и соединенный с ним электрический аккумулятор, сорвавшись с креплений, были выброшены вместе с привязанным к ним летчиком. От страшной перегрузки Чкалов потерял сознание и сразу, после баллистического полета, ударился головой о торец штабеля из дюймовых металлических арматурных прутьев…

Свидетели катастрофы бросились к разрушенной машине и обнаружили истекающего кровью летчика. Его доставили в ближайшую больницу, имени Боткина. Там Валерий Павлович Чкалов скончался.

А вот как описываются драматические события в «Кратком сообщении», направленном руководством завода № 156 И. Сталину и В. Молотову:

«Самолет оторвался от земли после разбега, примерно в 200—250 метров, и, набрав высоту 100—120 метров, с виражом пошел на первый круг. Далее полет продолжался на высоте 500—600 метров.

Закончив первый круг над аэродромом, самолет пошел на второй круг, растянув последний в сторону завода № 22, после чего пошел на посадку. Не доходя до аэродрома одного-полутора километров, с высоты около 100 метров самолет сделал вираж влево и скрылся за постройками.

Самолет обнаружен на территории дровяного склада (Магистральная ул., д. № 13), возле Хорошевского шоссе.

Самолет при снижении зацепил и оборвал провода на территории склада и, развернувшись, врезался в кучу дровяных отходов. При ударе т. Чкалова выбросило вперед на 10—15 метров вместе с хвостовой частью фюзеляжа, управлением и сиденьем. Передняя часть самолета разбита. Пожара не было.

Т. Чкалов был тотчас же взят еще живым работниками склада и доставлен в Боткинскую больницу, где скончался через несколько минут».

16 декабря 1938 года все газеты и радиостанции страны передали правительственное сообщение: «Правительство Союза ССР с глубоким

прискорбием извещает о гибели великого летчика нашего времени Героя Советского Союза тов. Валерия Павловича Чкалова при испытании нового самолета 15 декабря сего года».

В тот же день Правительство Союза ССР решило для похорон Валерия Павловича Чкалова на Красной площади, у Кремлевской стены, создать правительственную комиссию; в нее вошли и друзья летчика — Громов, Байдуков и Беляков.

«…Погиб великий летчик нашего времени, имя которого являлось синонимом героизма и мужества, — писала „Правда“. — Валерий Чкалов был храбрейшим из храбрых. Среди советских летчиков он пользовался громадным уважением как несравненный мастер своего дела. Среди всего советского народа он пользовался широчайшей известностью и любовью как народный герой…».

Гроб с телом Чкалова поставили в Колонном зале. Несмотря на жесточайшие морозы, люди шли, чтобы попрощаться с любимым героем. За два с половиной дня — 16, 17 и 18 декабря — мимо гроба прошли более полумиллиона человек.

В ночь на 18 декабря тело Чкалова предано кремации, а днем 18 декабря состоялись похороны на Красной площади.

Десятки тысяч людей с траурными портретами героя и приспущенными знаменами, на них черные ленты, заполнили Красную площадь. После окончания митинга руководители партии и правительства сошли вниз с трибуны Мавзолея Ленина и понесли урну к Кремлевской стене. Под артиллерийские залпы урну с прахом великого летчика замуровали в нише Кремлевской стены.

В акте комиссии, назначенной постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) для расследования катастрофы самолета, которую возглавил комдив Алексеев, причиной вынужденной посадки машины назван «отказ мотора в результате его переохлаждения и ненадежной конструкции управления газом». Произошло это в момент, когда благополучный исход полета при неработающем двигателе невозможен — низкая высота, отсутствие площадок для посадки. «Судя по обстановке катастрофы, — отмечается в акте, — летчик до последнего момента управлял самолетом и пытался сесть и сел вне площади, занятой жилыми домами».

Комиссия особо подчеркнула, что самолет, мотор, винт, карбюратор опытные и в воздухе до этого не проверялись, в то время как организаторы не проявили должного внимания при подготовке полета. К тому же на самолете отсутствовала система регулируемого охлаждения, без которой вылет в морозный день (температура минус 25) чрезвычайно опасен. Машина поднята в воздух 15 декабря 1938 года с рядом (целых 48!) неустраненных дефектов.

Комиссия единодушно пришла к выводу, что «гибель т. Чкалова является результатом расхлябанности, неорганизованности, безответственности и преступной халатности в работе завода № 156…».

На основной в подобных случаях вопрос: кто же виновник катастрофы, комиссия ответила: главный конструктор Н.Н. Поликарпов (творец самолета), его заместитель Д.Л. Томашевич, директор завода М.А. Усачев, начальник летно-испытательной станции (ЛИС) завода В.М. Парай…

После катастрофы И-180 пострадало довольно много людей, в том числе все те, кого обвиняла комиссия. Все, кроме Н.Н. Поликарпова. Как рассказывал позже Г.Ф. Байдуков, он тогда заступился за Поликарпова: бесспорно, талантливый авиаконструктор; есть предложение поручить ему в память о В. Чкалове создать новый, хороший самолет.

Так появился истребитель И-185, ставший в дальнейшем прототипом многих самолетов конструкции Лавочкина, возглавившего во время войны КБ Поликарпова после его смерти в 1944 году.

Катастрофа дирижабля «СССР В-6»

5 февраля 1938 года дирижабль «СССР В-6» врезался в гору недалеко от города Кандалакша. Погибли 13 человек.

В 1931 году при Управлении гражданского воздушного флота организуется Дирижаблестрой; одним из его руководителей стал приехавший в СССР по контракту итальянец Умберто Нобиле. Уже в апреле следующего года на верфях Дирижаблестроя рождается первый воздушный корабль — «СССР В-1». Вслед за ним появляются дирижабль «СССР В-2», вдвое большего размера (объемом 5000 куб. м), и дирижабль «СССР В-3» («Ударник»), объемом 6500 куб. м, построенные с участием итальянского конструктора.

Много лет спустя девяностолетний Нобиле, награжденный в дни своего юбилея серебряной медалью Географического института в Италии, скажет: «После спасения я прожил в России пять лет. Это был один из самых счастливых периодов в моей жизни. Если бы я там остался, Советское правительство сделало бы все возможное для того, чтобы я мог осуществить свои планы исследования Арктики. Но дочь настойчиво звала меня в Италию, и я вернулся. В Соединенных Штатах, куда мне пришлось уехать потому, что фашисты лишили меня всякой возможности работать, я не был так счастлив».

7 ноября 1932 года три воздушных корабля вместе с построенными к тому времени дирижаблями, «СССР В-4» («Комсомольская правда») и «СССР В-5», участвовали в воздушном параде на Красной площади.

В 1934 году вступил в строй дирижабль «СССР В-6» («Осоавиахим»), объемом 19000 куб. м, оборудованный тремя 240-сильными двигателями. В октябрьские дни 1934 года «Осоавиахим» с Умберто Нобиле на борту совершает свой первый полет над столицей.

Согласно плану Дирижаблестроя, первая воздушная линия на дирижаблях должна была соединить Москву с Мурманском. Для этого в Петрозаводске собирались построить причальную мачту, а в Мурманске — ангар, газовое хозяйство. Но эта и другие воздушные линии так и не появились из-за отсутствия баз для хранения и снабжения дирижаблей: ангары были только в Долгопрудном и под Гатчиной.

Еще в 1934 году «СССР В-6» собирались использовать для полетов между Москвой и Свердловском. Осенью 1937 года состоялся пробный перелет, в котором участвовали двадцать человек. Восхищенный корреспондент газеты «Правда» писал, что перед этим замечательным видом транспорта открывается блестящее будущее. Нобиле особо отметил

хорошие командирские качества Панькова.

29 сентября 1937 года «СССР В-6» поднялся в воздух с целью установить мировой рекорд продолжительности полета. Экипаж состоял из шестнадцати человек, сменявших друг друга через восемь часов. На борту было 5700 л бензина.

В течение 20 часов дирижабль двигался заданным курсом, затем из-за плохой погоды — по направлению ветра. Пролетали над Калинином, Курском, Воронежем, потом над Новгородом, Брянском, Пензой, опять над Воронежем. 4 октября дирижабль приземлился в Долгопрудном, продержавшись в воздухе без посадки 130 часов 27 минут! Прежнее достижение — 118 часов 40 минут — установлено «Цеппелином LZ-72», по объему превосходившим «Осоавиахим» более чем втрое.

Дирижаблю пришлось преодолевать сильные встречные ветры, идти под проливными дождями, сквозь туманы. «СССР В-6», построенный полностью из отечественных материалов, с честью выдержал это труднейшее испытание, а пилоты-аэронавты продемонстрировали незаурядное летное мастерство.

В начале 1938 года дирижабль готовился к длительному перелету по маршруту Москва — Новосибирск, призванному положить начало первой в стране грузопассажирской дирижабельной линии. Однако экипажу «СССР В-6» пришлось изменить свои планы.

20 мая 1937 года четыре советских самолета приземлились на Северном полюсе. Впервые в мире основана дрейфующая полярная станция «Северный полюс-1» («СП-1»); ее возглавил Иван Дмитриевич Папанин.

1 февраля 1938 года полярники радировали на Большую землю: «В результате шестидневного шторма в 8 часов утра 1 февраля в районе станции поле разорвало трещинами… Находимся на обломке поля длиной 300 м, шириной 200… Наметилась трещина под жилой палаткой».

Для спасения полярников посланы ледоколы «Таймыр», «Ермак» и «Мурман». Но они идут очень медленно. Самолеты, возможно, и не сядут на льдину, на которой плывут папанинцы. Только дирижабль оказался способен быстро долететь до полярников и, зависнув над льдиной, поднять людей и оборудование. «СССР В-6» как нельзя лучше подходил для этой цели.

Экипаж дирижабля составили лучшие люди эскадры, самые знающие командиры, штурманы, бортмеханики. Все девятнадцать человек, несмотря на молодость, опытные дирижаблисты. Правда, Нобиле считал ошибкой назначение командиром В-6 молодого пилота Н.С. Гудованцева вместо И.В. Панькова, хорошо освоившего управление этим дирижаблем. Такое назначение произошло, вероятно, потому, что однажды свою же оплошность Гудованцев исправил героическим поступком. Дирижабль В-2 под его руководством, выполнив тренировочный полет, приземлился в Донецке. Вопреки правилам эксплуатации весь экипаж покинул гондолу и занялся прикреплением дирижабля к стопорам. По снисходительности командира в гондолу забрались любопытные мальчишки. Внезапный порыв ветра сорвал дирижабль с якорей, и он, никем не управляемый, пошел на подъем. Тогда Гудованцев, ухватившись за трос, стал подтягиваться на руках и с большим трудом добрался до гондолы. Запустив двигатель, он

благополучно привел дирижабль на аэродром. За находчивость и отвагу Гудованцев награжден орденом.

На дирижабле «СССР В-6» вместе с Н.С. Гудованцевым на Северный полюс отправились пилоты И.В. Паньков, С.В. Демин, инженер В.А. Устинович, штурман А.А. Ритсланд, метеоролог А.И. Градус, бортмеханик Д.И. Матюшин и другие отважные воздухоплаватели.

Несмотря на непогоду и метель, старт назначен на 5 февраля 1938 года. Командир корабля, в последний раз проверив состояние дирижабля и его двигателей, готовность экипажа, отрапортовал правительственной комиссии.

Шесть тонн горючего уместилось в 18 баков, подвешенных вдоль 100-метрового киля корабля. Четыре 200-литровых балластных бака заполнены антифризом — смешанной со спиртом водой. На В-6 подняли трехмесячный запас продовольствия, комплекты теплой одежды, палатки, ружья, много другого снаряжения, а также ящики с пиротехникой — в Арктике полярная ночь, и чтобы отыскать черную палатку СП-1, возможно, потребуется сбрасывать осветительные бомбы на парашютах. Но вот все приготовления закончены, — «СССР В-6» отправился в пробный рейс в Мурманск.

Дирижабль летел на высоте 200—300 м. Метеосводка не радовала: низкая облачность, снег, обледенение; В-6 вошел в зону сильного тумана. В таких условиях полет проходил в течение пяти часов. Затем погода временно улучшилась — облачность поднялась, видимость возросла до 20—30 км. Используя попутный ветер, дирижабль развивал скорость более 100 км/ч. Еще через два часа корабль опять вошел в зону плотной облачности. Из соображений безопасности высоту полета увеличили с 300 до 450 метров.

Для того чтобы воздухоплаватели не заблудились в пути, вдоль железной дороги на Мурманск рабочие по собственной инициативе зажгли костры. Но аэронавты, не предупрежденные об этом, только удивлялись огням.

Дирижабль летел по прямой, пользуясь картами 1906 года. Даже опытный Ритсланд не знал точно, где они находятся. В 18 часов 56 минут того же дня радист корабля «СССР В-6» передал очередную сводку о ходе полета, но больше на связь не вышел. Что же произошло?

Около 19 часов недалеко от города Кандалакши прямо по курсу перед дирижаблем в разрывах тумана неожиданно проступили очертания двуглавой горы. Мячков закричал: «Гора! Летим на гору!» «Право до отказа! — скомандовал Паньков. — До отказа!»

Почекин крутанул штурвал; Паньков бросил руль глубины влево, тоже до отказа, задирая нос корабля. Больше он ничего не успел предпринять: ни дернуть костыльки — открыть балластные баки, — ни просигналить бортмеханикам команду выключить моторы. На огромной скорости дирижабль стал сбивать деревья. Гондолу подбросило, затрясло, все кругом пронзительно заскрежетало, с треском разламываясь. Свет сразу погас.

Ударившись виском о переплет окна, Пеньков упал замертво; Мячкова швырнуло в другой конец рубки. Почекин, пролетев вперед, разбил головой ветровое стекло. Залитый кровью, теряя сознание, он

пытался подняться и не мог.

Из пассажирского салона, из-под ящиков, кресел, тюков — всего, что там было, доносились стоны разбившихся, оглушенных, еще не понимающих, что случилось, людей. Лязг, хруст ломающегося на куски металла… Выворачивая с корнем огромные сосны, корабль проламывал собой просеку. Гондола стала наполняться чем-то едким, удушливым.

Для тех, кто спал в кормовой части дирижабля, первый удар оказался не так ощутим. Их крепко тряхнуло в гамаках, отбросило в сторону, кто-то в темноте недоуменно подал голос, кто-то даже не проснулся…

От искры, возникшей, как полагали, при замыкании в цепи электроснабжения, начался пожар. Устинович первым увидел, как на носу корабля вспыхнул огонь, крикнул: «Ребята, горим!»

Страшный взрыв пиротехники разорвал стены гондолы, приподнял навалившийся на нее сверху стальной киль, выбросил на десятки метров горящие куски переборок, жестяные коробки с продовольствием, обломки догорающих ящиков, разметал по сторонам стальные швартовые тросы.

Весь корабль уже как один ревущий огненный вулкан. С грохотом рвались баки с бензином, ящики с патронами. Пламя гигантским столбом рвалось к облакам.

Трагедия произошла в 39 километрах от Кандалакши. В 19.00 люди на железнодорожной станции Белое море слышали сильный глухой взрыв.

В кабине все тринадцать человек погибли. Спаслись только шестеро аэронавтов, находившихся в мотогондолах и в хвосте. Раненные и обожженные, они упали на снег. Оправившись от шока, разожгли костер и стали ждать. Утром их нашли — группа лыжников и поисковый отряд на оленьих упряжках.

Как отмечали позже эксперты, в течение всего полета материальная часть дирижабля работала безотказно. Причины катастрофы заключались в отсутствии на борту надежных средств навигации и несовершенстве системы управления. На карте, которой пользовались аэронавты, вместо злополучной горы обозначено болото.

Уцелевшие аэронавты составили телеграмму:

«МОСКВА ЦК ВКП(б), СОВНАРКОМУ ИЗ КАНДАЛАКШИ. 10.02.1938г.

До боли сердца жаль, что наш полет закончился так трагически. Горя желанием выполнить ответственное правительственное задание, мы отдали все свои силы для успешного завершения полета по снятию с льдины отважной четверки папанинцев; для выполнения этого задания правительство обеспечило нас всем необходимым. Весь коллектив экипажа был твердо уверен, что без всякого риска достигнет намеченной цели. Больно мириться с мыслью, что мы не выполнили задания правительства. Нелепый случай оборвал наш полет. Глубоко скорбим о погибших товарищах.

Благодарим наше правительство за отеческую заботу о семьях наших погибших товарищей. Гибель дирижабля не сломит нашу волю, нашу решимость выполнять любое поручение партии и правительства. У дирижаблестроения большая будущность, случающиеся аварии не могут снизить достоинства дирижабля. Мы с удвоенной энергией будем впредь упорно работать над постройкой еще более мощных, усовершенствованных

дирижаблей. Дирижаблестроение советское развивается успешно, будет еще больше развиваться под руководством нашего правительства, нашей любимой партии.

Группа экипажа дирижабля «СССР В-6» Матюнин, Новиков, Устинович, Почекин, Бурмакин, Воробьев».

Телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС) сообщило:

«При катастрофе убиты товарищи: Гудованцев Н.С. — первый командир дирижабля „СССР В-6“, Паньков И.В. — второй командир, Демин С.В. — первый помощник командира, Лянгузов В.Г. — второй помощник командира, Кулагин Т.С. — третий помощник командира, Ритсланд А.А. — первый штурман, Мячков Т.Н. — второй штурман, Конюшин Н.А. — старший бортмеханик, Шмельков К.А. — первый бортмеханик, Никитин М.В. — бортмеханик, Кондрашев Н.Н. — бортмеханик, Чернов В.Д. — бортрадист, Градус Д.И. — синоптик».

Соболезнования Советскому правительству и семьям погибших аэронавтов прислали правительства многих стран. Под троекратный ружейный салют установлены в каменной стене Новодевичьего кладбища тринадцать урн. Над ними застыл металлический контур летящего ввысь дирижабля.

В Донецке, Луганске и Казани именами Гудованцева, Ритсланда, Лянгузова названы улицы. В городе Долгопрудном появилась улица Дирижаблистов.

А Папанина и трех его товарищей 19 февраля 1938 года сняли с льдины ледоколы «Таймыр» и «Мурман».

Финский Ю-52 («Калева») сбит над Финским заливом

14 июня 1940 года в небе над Финским заливом советскими боевыми самолетами в нейтральном воздушном пространстве сбит финский пассажирский лайнер Ю-52 («Калева»). Погибли 9 человек, в том числе дипломаты США и Франции.

К середине 30-х годов число авиапассажиров в Скандинавии выросло настолько, что применение небольших самолетов стало экономически невыгодно. Руководство финской авиакомпании «Aero O/Y» (акционерное общество «Аэро») заказало на предприятиях фирмы «Юнкерс» в Дессау два трехмоторных пассажирских самолета Ju-52/3m.

Полученный 14 июля 1936 года самолет с серийным № 5494 второй в этом заказе; по прибытии в Финляндию на его борт и консоли нанесен регистрационный код OH-ALL и название «Kaleva» («Калева»). Трехмоторник, поплавковый, поначалу действовал с гидроаэродрома Катайнока, который находился рядом с Хельсинки. Но затем поплавковое шасси заменили обычным колесным в обтекателях с неубирающимися стойками.

10 ноября 1937 года самолет вылетел в очередной рейс, который едва не стал для него последним. Согласно расписанию, «Юнкерс» следовал из Хельсинки через Турку в Стокгольм. Сделав кратковременную посадку в Турку, самолет в 15.25 снова поднялся в воздух. Едва экипаж закончил набор высоты, как спустя 13 минут после взлета от самолета оторвался центральный двигатель. Резко изменившаяся центровка

потребовала мгновенной реакции командира экипажа: не растерявшись в критической обстановке, он приказал пассажирам встать с мест и перейти в переднюю часть салона. Несмотря на принятые меры, пилотам с огромным трудом удалось посадить самолет в Турку.

После ремонта «Юнкерс» эксплуатировался на пассажирских линиях, однако под самый конец «зимней войны» передан ВВС по мобилизации. За месяц военной карьеры он налетал в общей сложности 134 часа, после чего возвращен хозяевам.

Несмотря на сложную международную обстановку, в Скандинавии продолжали открываться новые авиалинии. Одной из них стала трасса Таллин — Хельсинки (Мальми), на которой со 2 апреля 1940 года начали работать такие же Ю-52 авиакомпании «Эстонские авиалинии». Вскоре к ним присоединились и «Юнкерсы» финской авиакомпании «Аэро».

Утром 14 июня «Kалева» выполнил рейс из Стокгольма в Хельсинки с промежуточной посадкой на аэродроме в Турку. После недолгой стоянки на аэродроме Мальми, расположенном под Хельсинки, самолет вылетел в Таллин. До этого командира экипажа по необъяснимой причине сменил шеф-пилот «Аэро» полковник Бо вон Виллебрандт, который вообще в тот день не намеревался садиться за штурвал.

Вскоре после полудня руководитель полетов Видар Далстрем точно по расписанию дал разрешение на взлет. Сто четыре километра от Мальми до Таллина «Юнкерс» преодолевал за 32—36 минут; большая часть трассы пролегала над водами Финского залива.

В обратный путь из Лагсберга самолет вылетел по расписанию, в 13.54; через 36 минут «Kалева» должен приземлиться в Мальми. В экипаж самолета входили пилот Бо вон Виллебрандт и радист Тауно Лаунис. Согласно загрузочной ведомости, в 15-местном пассажирском салоне летели три сотрудника посольств — американец Генри Антейл, два француза, Поль Лонг и Фредерик Марта, — и немецкие бизнесмены Рудольф Келлен и Фридрих Оффермaнн, швед Макс Хеттингер и эстонка Унвар Лугу. Таким образом, с учетом членов экипажа на борту «Kалевы» находились девять человек. В то же время багаж некоторых пассажиров значительно превышал нормативные 15 кг на человека. Например, Поль Лонг вез с собой 154 кг, Фредерик Марти — 38 кг. Почти столько же, 35 кг, имел при себе Генри Антейл.

Три сотрудника западных посольств с объемистым багажом покидали Эстонию в то время, когда в адрес правительств западных стран от имени Народного комиссариата иностранных дел отправлены требования закрыть свои посольства в Эстонии, Латвии и Литве в связи с вхождением этих стран в состав СССР.

Одна из советских подводных лодок, Щ-301, — на позиции точно под трассой пролета финского «Юнкерса». Моряки уже получили приказ о начале блокады Эстонии. В нем содержалось задание проверять все суда, покидающие Эстонию, а также всех пассажиров и весь груз на борту. Предполагалось, что эстонское правительство попытается покинуть страну и, возможно, будет находиться на каком-либо судне. В случае если некое судно не остановится или окажет сопротивление, разрешалось открывать по нему огонь; национальная принадлежность судна не имеет значения. То же относилось и к самолетам.

Утром 14 июня в патрулировании над морем приняли участие самолеты ДБ-3Т из состава 1-го минно-торпедного авиаполка (МТАП) ВВС КБФ. В то время ДБ-3Т единственный тип современного скоростного самолета в составе ВВС РККА и ВВС ВМФ, который способен действовать практически в каких угодно метеоусловиях и в любое время суток, поскольку оснащен радиополукомпасом РПК-2.

Дальнейшие события описывает в книге «Над тремя морями» генерал-лейтенант Петр Хохлов:

«23 июня 1940 года два наших экипажа во главе с командиром авиаполка Ш.Б. Бедзинашвили вылетели в разведку в северо-западную часть Балтийского моря. Ведомый экипаж возглавлял командир звена капитан М.А. Бабушкин (штурман — лейтенант Константин Виноградов; стрелок-радист — сержант В.А. Лучников). Ведущий состоял из командира полка, меня и стрелка-радиста сержанта Казунова.

Пасмурное утро. Моросит дождь. Летим над Финским заливом. Стараемся обходить районы с низкой облачностью и потому часто меняем курс полета. Наконец подходим к Таллину. И тут небо засияло, море заискрилось, открылась прекрасная видимость.

Километрах в трех-четырех от города я заметил, как с аэродрома Лагсберг взлетел самолет. Он берет курс в сторону Хельсинки.

— На перехват! — отдает распоряжение полковник Бедзинашвили. — Наверняка бесконтрольный, надо завернуть его обратно.

Сближаемся с самолетом Ю-52 без каких-либо опознавательных знаков. Я открыл астролюк своей кабины, приподнялся и рукой показал пилоту, чтобы разворачивал машину в сторону аэродрома. Но «Юнкерс» летит прежним курсом да еще увеличивает скорость. Мы дважды пересекли ему курс, подали знаки: «Требуем возвращения!» Неизвестный экипаж игнорировал наши требования.

— Предупредить огнем, — передает командир.

Несколько трассирующих очередей проходят впереди кабины «Юнкерса», но и это не меняет дела. Мы так близко от преследуемого самолета, что видим через его иллюминаторы пассажиров в переполненном салоне, их самодовольные физиономии. Нам показывают кулаки, грозят пистолетами. После этого самолет-нарушитель был сбит.

Мы сделали все по правилам, по инструкции. И все же возвращались на аэродром с сожалением о случившемся. В рапортах подробно изложили все обстоятельства, однако были нам упреки: дескать, не сумели принудить «Юнкерс» к приземлению. Все стало на свои места, когда в поднятом со дна залива фюзеляже обнаружили не только множество материальных ценностей, но и большое количество документов, составляющих государственную тайну. Теперь нас уже одобряли за решительные действия. А мы к тому же поняли, почему экипаж Ю-52 отказался подчиняться требованию о возвращении на аэродром: ему бы пришлось расплачиваться за шпионаж».

Хохлов допустил маленькую неточность: «Калева» сбили не 23-го, а 14 июня. Любопытно, что в финском журнале за 1941 год опубликован рассказ очевидца этого эпизода, переданный Г. Бушманном, руководителем планерного клуба Таллина:

«Один из его пилотов, по имени Орад Манг, служил в то время в армии, на маяке Кери. Он следил с маяка за окружающим пространством и в течение двух недель наблюдал одну или две русские подлодки, находившиеся на авиатрассе почти в середине Финского залива. Четырнадцатого июня он видел приближение „Калева“ со стороны эстонского берега и двух советских СБ-2, которые подошли с двух сторон к финскому самолету на дистанцию не более 50 м. Их совместный полет продолжался до острова Прингля, и тогда один СБ опустился немного ниже, после чего на другом советском бомбардировщике стрелок поднялся в башню и открыл огонь из пулемета по „Калеву“. „Юнкерс“ пролетел две или три мили, затем огонь открыли снова, но „Калева“ продолжал лететь на высоте 400—500 метров. Стрелявший СБ-2 спустился ниже, а другой зашел с другой стороны и, находясь у острова Кери, открыл огонь. На „Юнкерсе“ остановился левый двигатель, появился дым, а затем и пламя. Накренившись влево, „Калева“ упал в море…»

Наблюдатель с маяка ошибся в определении типа советского самолета. Он, например, заметил, как «стрелок поднялся в башню». Но в бомбардировщике СБ радист из-за узости фюзеляжа постоянно сидел в своей огневой точке и подняться в ней мог только открыв верхнюю часть остекления (при условии, что это турель МВ-3, которая монтировалась на поздних СБ с моторами М-103). А вот у ДБ-3 радиооборудование находилось перед пулеметной турелью. Вероятно, радист вначале связался с командованием, а уж затем, получив приказ прервать полет неизвестного самолета, «поднялся в башню».

Кстати, экипаж Щ-301, находившийся на довольно значительном расстоянии от места инцидента, посчитал, что финский самолет сбит истребителями. Тип атаковавших машин окончательно выяснился только после выхода второго издания книги П.И. Хохлова.

В 14.06 для экипажа и пассажиров «Юнкерса» все кончено, но события в этом квадрате продолжали развиваться, так как неподалеку находились рыболовные суда и, самое главное, в шести милях от места падения финского самолета патрулировала советская подводная лодка Щ-301. О том, что произошло дальше, можно узнать из рассказа трюмного старшины Бориса Галкина, попавшего в плен к немцам и финнам в 1943 году:

«Экипаж Щ-301 наблюдал, как русские истребители сбили пассажирский самолет, летевший из Эстонии на север. Он упал в районе маяка Кери. На воде плавали обломки самолета. Вализы, в которых находилась американская дипломатическая почта, и чемодан с французской дипломатической почтой подняли на борт подводной лодки. Также найдены личные документы финского летчика. Только из них экипаж подводной лодки узнал о национальной принадлежности сбитого самолета».

Несмотря на то что до места падения самолета всего шесть миль, Щ-301 подошла туда только в 14.55. В результате первыми у места катастрофы оказались пять эстонских рыболовецких судов. Позже рыбаки сдали в главное управление эстонской полиции опломбированный мешок дипломатической почты, несколько портфелей, деньги в банковской

упаковке, предметы одежды, десять фрагментов самолета, записные книжки пассажиров и обоих членов экипажа, бухгалтерские книги, немецкий паспорт, спасательный жилет и… чей-то скальп.

Как только связь с «Калева» прекратилась, в КДП аэродрома Мальми позвонил дежурный офицер с базы на острове Сантахамина, где находились финские посты ВНОС. Трубку поднял руководитель полетов Видар Далстрем, который позже вспоминал: «Разговор оказался коротким. У меня спросили, должен ли прилететь на Мальми из Таллина самолет, на что я ответил утвердительно. После этого сообщили, что их посты видели горящий самолет, который упал в море, после чего он предположил, что это наш самолет…» Необходимо отметить, что гибель «Калева» наблюдали также с островов Исокари и Рюсокари.

Вскоре для выяснения обстановки в район падения «Калева» направлен морской разведчик «Блэкберн райпон», однако его экипаж отклонился от курса и ничего не обнаружил. Там же, на Мальми, находилась и финская истребительная эскадрилья LeLv-24, только недавно получившая новенькие американские «Брюстеры-239». Вместе с находившимися на вышке КДП аэродрома Мальми руководителем полетов Видаром Далстремом и срочно вызванным генеральным директором авиакомпании «Аэро» Гунаром Столе за обстановкой следили командир LeLv-24 майор Густав Магнуссон и фельдфебель Илмари Юутилайнен. В книге «Назло красным пилотам» последний пишет:

«Я слушал с Магнуссоном сообщения вылетевшего разведчика, но тот не мог сообщить ничего определенного. Так как я был в тот день в числе дежурных, то мой самолет был в немедленной готовности к взлету. Разочарование от результатов разведки экипажа „Райпона“ вскоре отразилось на лице Магнуссона, и, повернувшись ко мне, он бросил: „Дуй на разведку“.

Согласно рапорту, Юутилайнен стартовал в 14.51, а в 14.55 Щ-301 подошла к месту падения самолета. «Брюстер» финского пилота летел на высоте 200 м; пройдя маяк Хельсинки, Юутилайнен повернул на юг и, заметив силуэт советской подводной лодки, вскоре оказался рядом с ней. «Похоже, лодка стояла на одном месте, и я подумал, что она заметила катастрофу и подошла к месту происшествия. Я увидел рядом с подлодкой примерно метровые куски фанеры (применялась для отделки Пассажирского салона. — И.М.) и масляное пятно диаметром примерно 75 метров. На корме подлодки был красный флаг. Я кружил на дистанции 50 метров вокруг нее и видел много плававших вокруг подлодки предметов. Затем я пролетел над лодкой, пытаясь рассмотреть, что именно уже находится на палубе. Когда я был уже над субмариной, несколько советских моряков встали к зенитной установке…».

Сделав еще несколько кругов, Юутилайнен заметил и эстонских рыбаков, находившихся поблизости, и еще одну подводную лодку — на юго-востоке. На обратном пути, немного не долетев до плавучего маяка, финский летчик встретился с парой советских МБР-2, которые шли со стороны Ханко, а, когда истребитель пронесся над маяком, в поле зрения Юутилайнена попал и разведывательный «Райпон», экипаж которого так ничего и не обнаружил.

Появление финского истребителя, естественно, не осталось незамеченным для экипажа советской подводной лодки. «В то время, когда подводная лодка находилась на месте гибели самолета, — вспоминал Борис Галкин, — показался финский самолет — истребитель или легкий бомбардировщик. Сделав несколько кругов, самолет скрылся. Была дана команда открыть по нему огонь, но из-за отказа пулемета обстрелять самолет не удалось».

Тем временем поднятые в лодку предметы отправили в сушку, о сбитом финском самолете дали радиограмму в Кронштадт. Финская радиоразведка перехватила это сообщение, но никаких вещественных доказательств ей собрать не удалось. Продолжавшие патрулировать в этом районе советские самолеты и подводные лодки исключали возможность захода в этот квадрат финских судов или гидропланов. На следующий день оставшиеся на поверхности воды обломки самолета подобраны советскими торпедными катерами и доставлены в Кронштадт.

Спустя два дня после происшествия, 16 июня 1940 года, другой Ю-52 «Эстонских авиалиний» в последний раз прилетел из Хельсинки в Таллин. Впрочем, и этот рейс вполне мог кончиться трагически: вылетев из Мальми в 9.10, «Юнкерс» обстрелян по пути зенитным огнем с подводной лодки.

«Несмотря на то что происшествие с „Калева“ известно в Финляндии, официальные круги этой страны не захотели накалять и без того непростую обстановку, Созданная комиссия сделала вывод, что причина гибели самолета — взрыв, происшедший в фюзеляже, — подводит итог Игорь Копилофф, занимавшийся журналистским расследованием трагедии 1940 года. — Интересен также и тот факт, что ни одна страна, чьи граждане погибли в этой катастрофе, не выразила протеста СССР. Лишь США и Франция прислали официальные запросы, но их стиль, вполне нейтральный, никак не затрагивал достоинства СССР. Военно-политический расклад был еще далеко не ясен. Великобритания — совсем недавно она не преминула бы использовать этот факт в своих целях — его попросту проигнорировала: у ее правительства в тот момент были проблемы поважнее. Французскому правительству в Виши также было не до этого. Франклин Рузвельт, со своей стороны не без основания считавший что хребет гитлеризму можно сломать только при непосредственном участии России, не хотел ссориться с Дядюшкой Джо из-за подобной „мелочи“. Такую же позицию, хотя и по другим причинам, занимали Германия, Финляндия и Швеция».

Однако позже катастрофа «Калевы» стала использоваться на Западе для демонстрации варварства Страны Советов, при этом ее вооруженные силы обвинялись в терроризме.

Гибель авиаконструктора Петлякова на Пе-2

12 января 1942 года загорелся и упал в поле около Сергача самолет Пе-2 следовавший из Казани в Москву. Погибли три летчика и знаменитый конструктор В.М. Петляков.

Владимир Михайлович Петляков — создатель легендарного фронтового пикирующего бомбардировщика Пе-2 — в начале Второй

мировой войны сформировал свое конструкторское бюро, которое занималось строительством и модификацией «пешек» (так ласково называли его самолеты).

Фашистские войска стремительно наступали, поэтому советским руководством принято решение перевести авиационный завод № 22, освоивший производство бомбардировщиков Пе-2, из Москвы в Казань. Его разместили на производственных площадях местного авиазавода № 124 выпускавшего петляковский тяжелый бомбардировщик ТБ-7 и транспортный самолет Ли-2.

В первые же дни войны ушли на фронт добровольцами и по призыву квалифицированные рабочие. Их заменили выпускниками фабрично-заводских училищ и пенсионерами. Естественно, качество сборки машин заметно ухудшилось. Да и сам самолет Пе-2 нуждался в доработке — Петляков это прекрасно понимал. Каждая катастрофа или авария выявляла все новые дефекты, которые быстро устранялись. Возникло опасение, что производство «пешек» могут закрыть. Тем более что из Москвы дошли слухи, будто между Туполевым и Яковлевым развернулась настоящая борьба — каждый настаивал на выпуске своих машин. Яковлеву удалось «отвоевать» Омский авиационный завод, где с потока сняли бомбардировщик Ту-2 и наладили серийный выпуск истребителей Як-9. Петляков отдавал себе отчет, что если его бомбардировщик не довести до кондиции, казанский завод могут передать Туполеву. Но для доводки машины требовались время и гарантия спокойной работы. Помочь ему в этом мог только нарком авиапрома Алексей Иванович Шахурин. Петляков настойчиво просил принять его, чтобы объяснить ситуацию, сложившуюся на заводе, и доложить о мерах, которые приняты по доработке Пе-2.

9 января 1942 года авиаконструктор вел производственное совещание, на котором обсуждались задачи по дальнейшему совершенствованию самолетов Пе-2. Во время совещания раздался звонок из Москвы: Шахурин готов принять Петлякова.

Но как добраться до Москвы? Заводской «Дуглас» улетел в Сталинград. Тогда Петляков заявил, что отправится в столицу на боевом самолете. Главный инженер предложил лететь на Пе-2, принятом без единого замечания. Однако вмешался директор завода и отказал авиаконструктору, мотивируя свое решение тем, что самолет не прошел военной приемки.

Петлякову ничего не оставалось, как лететь в Москву на первых попавшихся машинах. Ими оказались две «пешки», выпущенные для полка дальней разведки.

Самолет Пе-2 с заводским номером 14-11, на котором окажется Петляков, собирался в конце декабря. Плановое задание под угрозой — в срочном порядке «пешку» направили на испытательный стенд, где проверялась бензосистема. Там превысили норму давления — разорвало сразу пять бензобаков. Меняли их ночью, а уже 31 декабря, в 3 часа 15 минут, самолет представлен военным приемщикам: те обнаружили 13 дефектов по группе электрооборудования и аэронавигации. Дефекты тут же бросились устранять. За несколько часов до «боя курантов» принята винтомоторная группа — самолет попал в план 1941 года.

9 января за Пе-2 прибыли два экипажа летчиков из 2-го полка дальней разведки. Машину № 14-11 принимал экипаж старшего лейтенанта Ф. Овечкина, налетавшего на «пешках» 500 часов. Ему помогали штурман младший лейтенант М. Гундоров, стрелок-радист В. Скребнев и воентехник 2-го ранга Н. Орехов. Второй экипаж получил самолет под номером 12-11.

Эти две «пешки» выполнены по спецзаказу и предназначались для дальней разведки, а потому имели дополнительные бензобаки и мощное фотооборудование.

Петляков сообщил, что на одном из самолетов полетит он, а на другом — его заместитель Александр Михайлович Изаксон. Но прежде следовало получить разрешение на вылет из Казани, от начальника НКВД Татарии.

Хлопоты по отъезду растянулись на два дня. В это время у «борта» 14-11 обнаружились скрытые дефекты, и их устраняли прямо на аэродроме под присмотром летчиков.

В ночь с 11 на 12 января на Пе-2 установили усиленные лыжи, причем сборщики забыли закрепить болты крепления. Их ошибку исправили при приемке на летно-испытательной станции. Петлякову доложили, что вылет назначен на 11 часов утра 12 января.

В мемуарах Александр Михайлович Изаксон описывает последние минуты перед отлетом:

«Я подошел к Владимиру Михайловичу Петлякову:

— На котором из этих самолетов вы полетите?

— Да вот на эту машину я уже положил свой чемодан.

Я, естественно, положил свой вещи в другую машину.

— Владимир Михайлович, а парашюты есть?

— Да что вы, Александр Михайлович, какие парашюты! Смотрите, какая низкая облачность. Пойдем на высоте метров сто, если не ниже. Все равно парашюты не понадобятся, да и вылетать из второй кабины нам, людям неопытным, — дело безнадежное…»

12 января прибывших еще затемно на аэродром летчиков не допустили к самолетам: по неизвестной причине на них не оформили пропуска. Пока все утряслось, прошло три часа. Начали спешить; контролер ЛИС посчитал, что самолет перегоняют на гражданский аэродром под Казанью, и практически его не осматривал. Заволновался военпред: «Москва рвет и мечет!»

По правилам разрешение на взлет командир экипажа получал после того, как ему выдавали бланк с метеосводкой. На этот раз прогноза погоды экипаж не получил.

В 13.20 на летном поле появились Петляков и его заместитель Изаксон. В очередной раз авиаконструктору предложили ехать поездом, но он отказался и с трудом забрался в заднюю кабину стрелка-радиста.

В 13.40 один за другим самолеты поднимаются в небо.

Через 35 минут «пешки» достигли Сергача. Обогнули его, прошли над поселком Красная Пустынь и направились к железной дороге в районе моста через реку Пьяну.

Александр Михайлович Изаксон вспоминал:

«Я обратил внимание, что стрелок все время переговаривается по внутреннему телефону и куда-то смотрит в сторону.

Когда мы сели, стрелок сказал:

— Вторая машина сгорела. Сгорела в воздухе.

Это произошло в районе Арзамаса, недалеко от Казани. Горящая машина упала в дебри леса, и потом ее отыскали с большим трудом. Все, кто летел на ней, погибли…»

Вполне возможно, что точное место катастрофы Изаксон не назвал по причине секретности. Во всех публикациях о Петлякове фигурирует именно Арзамас, хотя тот же Сергач находится всего лишь в 15 километрах от места катастрофы.

12 января 1942 года авиакатастрофу видели многие жители деревни Мамешево, расположенной вблизи поля, куда рухнул Пе-2. Первыми горящий самолет увидели мальчишки, работавшие на току.

Михаилу Федоровичу Клопову в тот год было тринадцать лет; он вспоминает:

«День был пасмурный. Дымка над полем висела. Через поле часто самолеты пролетали, но мы каждый раз их взглядом провожали. А тут, видим, один самолет, что шел впереди, горит, дым за ним тянется. Они шли от моста. Самолет начал снижаться. Мы подумали, что он пошел на посадку, и бросились в поле. Когда бежали, то не видели его. И вдруг взрыв, столб пламени… Мы остановились, приближаться побоялись — думали, еще рванет. Постояли, пошли.

До сих пор помню — обгорелые трупы летчиков. Они были в меховых комбинезонах, а рядом лежало кровавое месиво, из которого торчала нога в сапоге. Потом я уже узнал, что это и был авиаконструктор. Пока мы стояли, рассматривали, прибежали от моста солдаты. Они оцепили все, а нас начали обыскивать: не утащили ли мы чего…»

Останки самолета собрали на следующий день. К полудню привезли четыре гроба, положили в них тела погибших и увезли в Сергач. По злой иронии судьбы Петляков погиб в самолете собственной конструкции…

В Мамешеве утверждали, что самолеты столкнулись в воздухе: «Одному ничего, а другой упал». Судя по всему, столкновения в воздухе все-таки не было; позже эта версия даже не рассматривалась. Рассекреченное дело о расследовании причин авиакатастрофы, случившейся 12 января 1942 года, содержит протоколы допросов рабочих, инженеров, конструкторов и военных приемщиков. Документы свидетельствуют, что прорабатывалось несколько версий происшедшего — от технической неполадки самолета до диверсий и вредительства; затрагивалась даже версия о нападении вражеского самолета.

В деле есть один примечательный документ, дававший основание к применению репрессий. Судебно-медицинская экспертиза при вскрытии тела летчика Ф. Овечкина обнаружила… пистолетную пулю. К счастью, баллистики дали заключение, что «пуля не имеет следов нарезки от ствола и покинула гильзу в результате разрыва патрона из-за высокой температуры».

Обстоятельства гибели генерального авиаконструктора В.М. Петлякова доложили И. Сталину и В. Маленкову. В акте комиссии отмечено, что «очаг пожара на самолете Пе-2 № 14-11 находился на

внутренней поверхности правого крыла и на правой части центроплана имеются следы пожара. Сильно обгорели обшивка правого элерона, поверхность водяного радиатора, шланги трубопроводов. Возможная причина — подтекание бензина в зоне правой мотогондолы». Эксперты также установили, что летчик и штурман имели прижизненные ожоги.

Но многие вопросы так и не получили ответа. В частности, был ли самолет управляем, шел он на посадку или просто упал на поле.

Вскоре с фронта стали отзывать опытных специалистов. Гибель Петлякова ускорила процесс бронирования нужных заводу кадров.

«Тревога Петлякова о том, что завод у него могут забрать, оказалась напрасной, — пишет Вячеслав Федоров, опубликовавший немало материалов об этой авиакатастрофе. — Производство Пе-2 сохранили. За годы войны „пешку“ довели, ее полюбили летчики, и покрыла она себя славой и легендами. Всего за годы войны было выпущено 12, 5 тысячи пикирующих бомбардировщиков. Для сравнения: немецких фронтовых бомбардировщиков Ю-87 было построено около пяти тысяч. Летчики говорили о Пе-2: наша „пешка“ выходит в ферзи. И вышла. Она стала основным советским фронтовым бомбардировщиком в годы войны».

Гибель В. Сикорского на «Либерейторе»

4 июля 1943 года рухнул в Гибралтар самолет «Либерейтор». Погибли 15 человек, в том числе глава польского правительства в изгнании Владислав Сикорский.

Владислав Бугениуш Сикорский жил в сложное, бурное время двух мировых войн. Внук ткача, сын учителя и швеи, он стал политиком, военачальником, государственным деятелем, олицетворявшим Польшу, ее сопротивление фашизму. Являясь лидером Польского правительства национального согласия в изгнании, Сикорский возглавил Союз вооруженной борьбы (впоследствии Армия Крайова). Набранная в основном из польских шахтеров-эмигрантов, армия, численностью до 100 тысяч, влилась в войска союзников. Черчилль называл Сикорского своим другом. Рузвельту его поддержка обеспечила на президентских выборах миллионы голосов американцев польского происхождения. Трагическая гибель Сикорского 4 июля 1943 года всколыхнула Европу. Он ушел из жизни в то время, когда кардинально менялось соотношение сил, задач, целей и приоритетов на мировой арене.

В 1943 году Сикорский обеспокоен: в Польше и в эмиграции активизировались правые силы. Особую тревогу вызывало положение на Ближнем Востоке, где, как говорили, готовилось выступление молодых поляков во главе с капитаном Ежи Климковским, адъютантом командующего армией Андерса.

2 мая 1943 года генерал Владислав Сикорский вылетел из Лондона, где располагался его штаб, в Каир. Самолет еще не достиг Гибралтара, как двум заместителям министров, Попелю и Модельскому, позвонил неизвестный. «Самолет генерала Сикорского разбился в Гибралтаре, — сказал он по-польски. — Все пассажиры погибли». Звонок сочли эксцентричной шуткой, так как вскоре получили сообщение, что Сикорский благополучно прибыл в Гибралтар, промежуточный пункт посадки по пути в

Каир.

Поездка на Ближний Восток оказалась для польского политика успешной; не удалось только договориться с Андерсом. Сикорский предложил генералу остаться либо командующим армией, либо командиром корпуса. Оба эти варианта Андерса не устроили. Он хотел и впредь занимать обе должности и иметь двух заместителей. Решение этого вопроса пришлось отложить.

В ходе инспекционной поездки Сикорский намекал, что собирается посетить Москву и вступить в переговоры о послевоенном устройстве Польши. И тут он получает странную телеграмму от Черчилля с просьбой «немедленно возвращаться» в Лондон. Британский премьер-министр также поздравлял Сикорского с победой на Среднем Востоке. Так и не поняв, какую победу имел в виду Черчилль, лидер польской эмиграции решил отказаться от инспекционной поездки в Африку и срочно возвратиться в Лондон, тем более что англичане прислали за ним самолет. Сикорский не скрывал своего разочарования: через несколько дней в Каире остановится заместитель председателя СНК СССР Вышинский, с которым он хотел встретиться по вопросу польско-советских отношений. Телеграмма Черчилля эту встречу срывала…

Чем ближе подходил момент отъезда Сикорского, тем больше нервничал командующий Андерс. Он приказал приготовить себе самолет для возвращения в Киркук. Затем доложил Сикорскому, что из-за плохого самочувствия не сможет его проводить. Сикорский очень удивился, но сказал командующему, что в таком случае он с ним попрощается накануне. Андерс так и поступил и отбыл в Киркук.

4 июля 1943 года «Либерейтор» Сикорского поднялся в воздух с аэродрома в Гибралтаре и взял курс на Лондон.

За штурвалом самолета находился один из опытнейших пилотов британских Королевских военно-воздушных сил чех Эдвард Прхал. Он налетал более 4 тысяч часов по этому маршруту и 400 часов на «Либерейторах», бомбардировщиках американского производства; один из них и переоборудовали в пассажирский самолет для миссии Сикорского.

Как обычно при пилотировании большегрузных самолетов, Прхал сразу после взлета пошел на снижение, чтобы набрать скорость перед фактическим набором высоты. В тот день, рассказал Прхал следователям, посетившим его в госпитале Гибралтара через несколько дней после катастрофы, он снизился только до примерно 40 метров над землей. Когда попытался снова набрать высоту, штурвал заклинило. Через минуту после взлета самолет упал в море. Погибли все пассажиры и члены экипажа, кроме Эдварда Прхала, госпитализированного с переломами ног.

В связи с гибелью генерала Сикорского объявили официальный траур. В Вашингтоне президент Рузвельт сказал, что смерть польского политика — «тяжелая утрата для всего свободолюбивого человечества». В палате представителей Черчилль произнес панегирик в память о Сикорском, превознося его «огромные заслуги как государственного деятеля и как солдата». Сикорский, по утверждению Черчилля, убежденный, что все следует подчинить общей борьбе против Гитлера, в то же время верил, что Европа после войны станет лучше — Европа, где «великая и независимая Польша будет играть почетную роль».

Американцы предложили включить в комиссию своих экспертов, так как самолет их производства и прежде «Либерейторы» не имели подобных отказов. Однако англичане заявили союзникам, что в этом нет необходимости.

Комиссия по расследованию причин катастрофы установила, что самолет упал в воду из-за отказа рулей управления; от удара о поверхность воды самолет развалился. Вот и все расследование. Даже не стали выяснять, почему отказали рули управления. Предположили, что лишний багаж, сорвав крепления, блокировал или заклинил систему управления самолетом. Прхал признал: он согласился принять в Гибралтаре на борт лишнего пассажира с условием — полетит без багажа. Не секрет, что некоторые члены экипажа при полетах на Средний Восток перевозили контрабандные товары. В обломках, вынесенных волнами на берег после катастрофы, находили новенькие фотоаппараты, меха, футляры с драгоценностями, сигареты и ящики с коньяком и виски. Эти строго нормируемые товары пользовались большим спросом на черном рынке в военной Британии и скорее всего являлись контрабандой.

Большая часть самолета осталась на дне Гибралтара. Эксперты не только не обнаружили следов заклинивания рулей, но даже не смоделировали подобного отказа. Тем не менее комиссия сняла подозрения с пилота Эдварда Прхала и исключила факт саботажа. «Либерейтор» исправен и к полету готов. Опрос свидетелей выявил упущения в охране самолета на стоянке в течение двух часов и необъяснимую потерю во время взлета мешка с почтой, вывалившегося на ВПП.

И все-таки предположение, что авиакатастрофа в Средиземном море — акт саботажа, имеет под собой веские основания.

Пилот Эдвард Прхал рассказал, что за несколько секунд до того как заклинило штурвал, под кабиной раздался какой-то хлопок. Поэтому нет ничего удивительного, что не удалось поднять ни одной крупной части «Либерейтора». Самолет такого типа — четырехмоторный бомбардировщик стальной конструкции — не мог от удара о поверхность воды разлететься на мелкие куски в радиусе почти ста метров. Если бы он рухнул даже с большой высоты ввиду заклинивания рулей, то ударился бы крылом, моторами, кабиной пилота, а пассажирская кабина, расположенная в хвосте, пострадала бы меньше всего. Однако именно пилот остался жив.

Следствием поднимался еще один вопрос: почему в тот день Прхал надел спасательный жилет, хотя обычно не прибегал к этой мере безопасности? И кто второй человек в спасательном жилете, которого заметили с берега, — он выбирался на крыло упавшего самолета, перед тем как его смыло? Был ли это второй пилот и не планировали ли они с Прхалом покинуть самолет? Сам Прхал не мог объяснить, как на нем оказался спасательный жилет, а также как он выбрался из кабины и оказался в воде.

В Лондоне с ужасом и недоумением вспомнили о странном телефонном звонке. Как мог таинственный незнакомец знать заранее о крушении? Гибель генерала, возможно, тщательно спланированное и

успешно исполненное убийство. А если так, кто хотел удалить его с политической и военной сцены Второй мировой войны?

К 1943 году лидер польского правительства в эмиграции стал помехой для союзников в войне против гитлеровской Германии. Польский патриот, трудный союзник Сикорский, бескомпромиссный защитник польской независимости, приобрел немало врагов даже среди своих союзников. По мнению британского правительства Уинстона Черчилля, враждебность польского лидера по отношению к Советскому Союзу угрожала антигитлеровской коалиции. Германия рассматривала его как полезное пропагандистское оружие, как фигуру, способную вызвать разногласия в стане ее противников.

Весной 1943 года лидер польской эмиграции оказался в центре международного скандала, связанного с обнаружением массовых захоронений в Катынском лесу. Тогда в преступлении обвинили только НКВД, хотя сегодня известно, что расстрелы на территории Катыни проводились в период оккупации Смоленской области и немецко-фашистскими войсками.

Сикорский потребовал от СССР подробного расследования и, не поставив предварительно в известность союзников, обратился в Международный Красный Крест с просьбой послать в Катынь комиссию. В ответ Советский Союз разорвал дипломатические отношения с правительством Сикорского. Слишком прямолинейный польский лидер мог оказаться помехой в большой коалиции против Гитлера.

Сторонники «советского следа» в деле гибели Сикорского ссылаются на то, что в Гибралтаре в те дни видели одного из руководителей английской разведки К. Филби, как впоследствии выяснилось, советского разведчика; кроме того, в момент пребывания Сикорского в Гибралтаре там приземлился самолет, на котором летел в Москву дипломат И. Майский.

Сталин в мае 1944 года в разговоре с М. Джиласом обвинил в смерти Сикорского британскую «Интеллидженс сервис»: «Это они убили генерала Сикорского в самолете, а потом ловко сбили самолет — никаких свидетелей, никаких следов».

Сикорского убрали по указке Черчилля — так считали многие: поляк слишком самостоятелен, мешал урегулированию отношений в антигитлеровской коалиции. Черчилль даже уговаривал дочь Сикорского не лететь с отцом, остаться в Лондоне.

Обвинял англичан и адъютант Андерса — Климковский, подозревавший при этом в причастности к устранению Сикорского и своего начальника.

«Почему так спешили с ликвидацией Сикорского? — пишет в мемуарах Ежи Климковский. — Чтобы ответить на этот вопрос, мы должны напомнить, в какое время это произошло. Это случилось в переломный период войны, когда чаша весов решительно наклонилась в сторону союзнических государств. Это было в период, когда Запад хотел определять послевоенное будущее Европы. Точнее — это произошло между Касабланкой и Тегераном.

На конференции в Касабланке Рузвельт, Черчилль и Чан Кайши обсуждали общие принципы будущего послевоенного устройства. В

Тегеране должны были быть приняты уже более конкретные решения.

Вопрос о Польше являлся для англичан щекотливым. Между прочим, английский проект по вопросу о Центральной и Восточной Европе, поддерживаемый и американцами, касался также и Польши. Предусматривалось создание Польши в границах: на востоке — по так называемой линии Керзона (то есть примерно по линии Буга), на западе — по тем же границам, какие существовали в 1939 году. Эта территория была несколько большей, чем созданное Германией Генеральное губернаторство.

На этой конференции Польское правительство не было представлено. Не предполагалось его присутствие и на конференции в Тегеране.

Такие условия было бы очень трудно предложить Сикорскому. Во-первых, потому, что он никогда бы их не принял. Во-вторых, как Черчилль, так и Рузвельт лично дали Сикорскому большие обязательства, жили с ним в дружбе, авторитет Сикорского они вынуждены были признавать и с ним считаться.

Насколько сильно опасались англичане соглашения Сикорского с властями Советского Союза, свидетельствует такой факт. Когда Сикорский объявил о своей поездке в Каир для встречи с Вышинским, направлявшимся из Вашингтона в Москву и предполагавшим там остановиться, англичане, не желая допустить этой встречи и переговоров, вызвали Сикорского телеграммой в Лондон. Вызвали, сначала подготовив все, чтобы этот полет был для него последним.

Таким образом, со смертью Сикорского Андерс получил возможность сорвать планы покойного относительно будущего армии, и перед ним открылись перспективы стать вождем, к чему он так стремился. Со смертью Сикорского англичане также получили свободу политических действий в польском вопросе, что также содержалось в их политических планах, но чего при жизни Сикорского они абсолютно не моглиреализовать.

С горизонта исчез человек, с которым должны были безусловно считаться, а вместо него пришли люди, а вернее человек, который являлся лишь марионеткой в руках англичан».

Еще до рассекречивания документов, связанных с катастрофой, в 1967 году в Лондоне, в Национальном театре, поставлена пьеса немецкого автора «Солдаты», в которой ответственность за смерть Сикорского возлагалась на Черчилля. Слово в разгоревшейся вновь дискуссии взял В. Браун, в 1943 году отвечавший за расследование в Гибралтаре. Он стоял на своем: трагедия вызвана конструкционными недостатками «Либерейторов» и неединичностью подобной аварии. В 1976 году появилась версия — на самолете отказал автопилот.

В результате британского расследования катастрофы в Гибралтаре вскрыты некоторые интересные факты, однако ни один из них не подтвердил и не опроверг версию, что генерал Сикорский стал жертвой убийства.

Тело Сикорского доставили в Англию на борту польского эсминца «Оркан» и торжественно предали земле в Ньюарке, на кладбище польских летчиков. Газеты мира отдали должное Сикорскому. 9 июля 1943 года проникновенную статью опубликовали советские «Известия». Практически вся подпольная печать в Польше почтила память Сикорского. «Голос

Варшавы» 9 июля 1943 года оценил его как выдающегося политика, военного теоретика и практика, деятельность которого препятствовала разгулу санации и других крайне правых сил. Новый премьер-министр С. Миколайчик поклялся закончить дело Сикорского: довести совместно с союзниками войну с Германией до победного конца и установить тесное сотрудничество с ними в деле создания и укрепления прочного мира после войны.

Союзники сразу предупредили Миколайчика, что всякие личные инициативы, вроде обращения в Красный Крест, недопустимы. Антони Иден, британский министр иностранных дел, потребовал от польского правительства в эмиграции признать территориальные требования Советов и возобновить дипломатические отношения с СССР.

Миколайчик не был приглашен в 1943 году на Тегеранскую конференцию, где Сталин договорился с Черчиллем и Рузвельтом создать после войны согласительную комиссию для изучения территориальных вопросов в Европе. В апреле 1945 года Советский Союз создал польское правительство в Москве. Несмотря на протесты Великобритании и Соединенных Штатов, именно это правительство, а не правительство Миколайчика пришло к власти в Польше по окончании войны с Германией.

Европа вновь услышала о генерале Сикорском осенью 1993 года, когда во исполнение решения, принятого польским эмигрантским правительством 8 июля 1943 года, тело его с почестями доставили из Великобритании в Краков и торжественно захоронили в крипте древнего собора, там, где уже стоял гроб его соратника в молодости и соперника в зрелые годы Ю. Пилсудского.

Гибель А. де Сент-Экзюпери на «Лайтнинге»

31 июля 1944 года во время разведывательного полета исчез самолет «Лайтнинг», которым управлял французский авиатор и писатель Антуан де Сент-Экзюпери.

Во время Второй мировой войны французский писатель, летчик Антуан де Сент-Экзюпери написал аллегорическую сказку «Маленький принц». Замечательная поэтичность удивительной истории запоминается на всю жизнь. Книга стала бестселлером XX века. Во Франции каждый ребенок прочитал «Маленького принца». Во всем мире известны и другие произведения Сент-Экзюпери: «Южный почтовый», «Земля людей», «Ночной полет», «Военный летчик», «Цитадель».

Антуан де Сент-Экзюпери родился в Лионе 29 июня 1900 года; в 12 лет его впервые взяли в полет, и с тех пор он навсегда «заболел» небом. Правда, некоторое время он учился архитектуре, но после службы в армии ему наконец удалось получить диплом летчика. В 30-е годы Антуан на почтовых самолетах летал над Средиземным морем, пустыней Сахарой и Южной Америкой, не раз оказываясь на волосок от гибели. В 1939 году, с первых месяцев Второй мировой, Экзюпери стал военным пилотом, а в 1943-м ему пришлось оставить штурвал по возрасту, однако он сумел уговорить медиков не отнимать у него неба, — жить без него он не мог точно так же, как и без своих записных книжек.

16 мая 1944 года майор Антуан де Сент-Экзюпери возвратился в свою авиаразведывательную часть, базирующуюся в Алгеро, на острове Сардиния. Командующий союзнической авиацией на этом участке американский генерал Икерс разрешил Сент-Экзюпери выполнить пять полетов («Пять, ни одного больше. И то слишком»). Антуану было уже 44 года, и американцы не хотели допускать к полетам на современном военном самолете такого «пожилого человека».

Последний из этих пяти полетов Сент-Экзюпери должен совершить 29 июня — в свой день рождения. Французский командир эскадрильи, Рене Гавуаль, лишь после долгих уговоров разрешил Антуану подняться ввоздух.

Итак, пять запланированных боевых вылетов выполнены. Но Сент-Экзюпери не хотел мириться с тем, что он уже не будет летать, и добился разрешения еще на три полета.

Де Сент-Экзюпери, мужчина крупного телосложения, едва помещался в тесной кабине. Кроме того, его почти постоянно мучили боли от полученных ранее травм. Во время предпоследнего полета Антуан допустил грубую навигационную ошибку. К этому следует добавить наступавшие в предыдущие месяцы тяжелейшие приступы депрессии, о которых говорят его дневниковые записи. Он упрашивал, умолял командиров и начальников всех рангов разрешить летать, но ему упорно отказывали…

«Тогда я был начальником штаба эскадрильи 2/33, — пишет Жан Леле, — и Сент-Экс часто наведывался ко мне, чтобы я помог ему, как будто он был обыкновенный летчик, как и все мы. Но мы все понимали, что потеря Сент-Экзюпери как человека гораздо более страшна, чем потеря его как летчика, и боялись за его судьбу».

Гавуаль, убежденный, что де Сент-Экзюпери не пригоден больше к пилотированию самолетов, в то же время не мог ни в чем отказать своему знаменитому другу. А писатель никогда не «укладывался» ни в какие рамки и правила. Но присутствовал еще политический мотив: де Сент-Экзюпери отстаивал свою честь, так как сторонники генерала де Голля считали его чуть ли не предателем за то, что тот не желал к ним присоединиться. В генерале де Голле он видел потенциального диктатора, что-то вроде испанского генерала Франко.

Антуан де Сент-Экзюпери не только сильно переживал вынужденное бездействие, но и казнил себя за все свои неудачные полеты.

В эти трудные для него дни рядом с ним находился Рене Гавуаль. Однажды после продолжительного разговора Сент-Экзюпери отдал ему маленький чемоданчик со своими рукописями. «Это было похоже на завещание, — пишет генерал Гавуаль. — У меня было предчувствие, что его скоро не станет. Мы оба плакали, и я его оставил очень поздно, захватив чемоданчик в свою комнату».

Писатель передал рукописи своему лучшему другу, находясь в подавленном и смятенном состоянии. И все-таки Антуан де Сент-Экзюпери получил разрешение выполнить еще один боевой полет. Именно этот, девятый по счету полет и стал для него роковым.

31 июля 1944 года Сент-Экзюпери пришел на аэродром на рассвете. Было безоблачно и тихо. Впервые ему помогал надеть тяжелый летный комбинезон не Гавуаль, а другой офицер. Рене даже не присутствовал при

этом, настолько тяжело было у него на душе.

В 8 часов 45 минут самолет Р-38 с бортовым номером 223 под управлением майора Антуана де Сент-Экзюпери взлетел с аэродрома Борго на острове Корсика, куда перебазировалась эскадрилья 2/33, для выполнения очередного разведывательного задания — готовилась высадка десанта союзников в Провансе.

Самолет-разведчик не имел вооружения: вместо пушки и пулеметов на «Лайтнинге» установлена фотоаппаратура. Запас горючего — на шесть часов, за которые пилоту надо успеть поснимать Францию, занятую чужими войсками. Маршрут не короток: Корсика — Средиземное море — Монако; затем чуть ли не до швейцарской границы, к Женеве, и обратно — Леон, Гренобль, Бриньоль, Ницца. Летчику приказано избегать контактов с противником, особенно тщательно фотографировать в районе между Греноблем и Аннеси. Американский радар засек возвращавшийся с задания самолет Сент-Экзюпери где-то на подступах к Ницце. И вдруг в 13.30 «Лайтнинг» исчез.

Время шло; на часах 14.45; Сент-Экзюпери все не возвращался. На командном пункте собрались почти все летчики эскадрильи. Высказывались всякие предположения, еще теплилась надежда — произойдет чудо, с минуты на минуту Антуан вернется. Прошло еще три часа, и в рапорте зафиксировали: «Пилот не вернулся, считать пропавшим без вести».

Вечером этого же дня Гавуаль сделал опись имущества в комнате Экзюпери и обратил внимание на слишком аккуратно застеленную кровать: видимо, пилот не спал в ночь с 30-го на 31-е июля. На столе лежали два письма, адресованные друзьям в Алжир.

Последнее письмо Сент-Экзюпери, адресованное Пьеру Даллозу, заканчивалось словами: «Если меня собьют, я ни о чем не буду сожалеть. Будущее термитное общество меня пугает, и я ненавижу их доблесть роботов. Я… я был рожден, чтобы быть садовником…»

Несколько дней спустя Гавуаль передал чемоданчик Сент-Экзюпери доктору Жоржу Пелисье, который впоследствии написал прекрасную биографическую книгу о писателе и пилоте «Пять обликовСент-Экзюпери».

А вот какие сведения получил Гавуаль от тех, кто последним наблюдал самолет Сент-Экзюпери. Ягер де Монтабан рассказывал: «Мои родители жили в деревне Био. Тридцать первого июля 1944 года, в 12 часов, я был со своей матерью, и мы с ней видели самолет, который летел очень низко, но быстро. Мы видели летчика, он был в темном комбинезоне. У самолета было два двигателя и двойное хвостовое оперение, дополнительных топливных баков на крыльях не было».

В журнале «Нувель» (№ 16 за 1973 год; журнал 148-й дивизии) появилась статья бывшего офицера вермахта Леопольда Бома. Он писал: «Был конец июля 1944 года. Я командовал ротой ПВО в секторе от Вильфранше до Монте-Карло. Я находился на вилле, в местности, которая называлась „Собачья голова“. Раненный, я велел поставить свою кровать на веранду. У меня была подзорная труба. В этот день я увидел три самолета, которые направлялись в Монте-Карло. Они шли бреющим полетом, почти у самых волн. Они были почти над моим командным пунктом. Два, которые были над третьим, заставляли его снижаться до

поверхности моря. Затем два самолета быстро набрали высоту и исчезли».

Другой очевидец, Марсель Мишели (ему в 1944 году было четырнадцать лет), утверждает, что наблюдал за сражением из своего сада, на границе с Монте-Карло. Он прекрасно видел самолет, упавший в море, и те два истребителя, которые преследовали его до падения.

Сюда можно присовокупить заявление Германа Корта, бывшего летчика, а затем офицера штаба немецкого воздушного флота, находившегося в Северной Италии. Поздно ночью он получил 31 июля от капитана Канта из штаба 2-й авиадивизии, базировавшейся в Авиньоне, телефонограмму и записал ее в свою личную записную книжку: «Сбит разведчик, самолет сгорел над морем».

В 1972 году западногерманский авиационный журнал «Ландзер» опубликовал рапорт немецкого летчика-истребителя Роберта Хейшеля, сбившего самолет Р-38 «Лайтнинг» № 223 в 12 часов 05 минут 31 июля 1944 года над морем.

Хейшель совершал вместе с напарником, сержантом Хогелем, патрульный полет в Марсель-Ментона на своем «Фокке-Вульф 190 Д9». В бой с «Лайтнингом» он вступил 31 июля. Хейшель вел прицельный огонь по правому мотору; в 12.05 самолет Сент-Экзюпери был подбит. Француз попытался приводнить объятый пламенем «Лайтнинг». Хейшель расстреливал его в упор, бил теперь по крыльям и дождался момента, когда самолет полностью ушел под воду. Немец довольно точно указал координаты воздушного боя — в десяти километрах от Сан-Рафаэля. Через пятнадцать дней Роберта Хейшеля настигло возмездие: он погиб в воздушном бою.

Следует добавить, что 31 июля только один самолет типа Р-38 вылетал на разведку — машина Сент-Экзюпери.

Можно лишь догадываться, как в действительности разворачивались трагические события 31 июля 1944 года; возможно, так: деревня Био находится на трассе полета в Борго на Корсике. Сент-Экзюпери, атакуемый двумя истребителями, сбрасывает дополнительные топливные баки и пикирует на большой скорости к берегу. Он хорошо знает эту местность. Его мать живет в Кабри, а сестра — в Агее. Он пролетает невдалеке от Био, по направлению к заливу Ангелов, но два истребителя все же настигают его, заставляя снизиться до минимальной высоты, из-за чего радиолокаторы Корсики не смогли обнаружить на своих экранах эти самолеты. Но что заставило Сент-Экзюпери снизиться с высоты 10000 м при возвращении на базу ранее, чем нужно для безопасности полета? Ведь немецкие истребители не могли подниматься на высоту даже до 8000 м, не говоря уже о высоте 10000 м. И почему Хейшель умолчал в своем рапорте о втором немецком истребителе? Вопросы так и остались без ответа.

Конечно, Сент-Экзюпери искали. И по сей день существует множество версий его гибели. В нескольких странах просмотрены тысячи архивных документов, имеющих хоть малейшее отношение к событиям того июльского полдня. Опрошено множество свидетелей. Гипотезы обработаны на компьютере. Долгое время основной считалась версия, связанная с летчиком-истребителем Робертом Хейшелем.

Однако с этой версией согласны не все, — например, эксперт по военным вопросам Филиппе Кастельяно, считающийся во Франции крупным специалистом по опознанию потерпевших крушение самолетов. Среди причин гибели писателя он называет отказ двигателя или сбой в подаче топлива; наконец, плохое самочувствие пилота в холодной кабине. Многочасовые полеты на пределе сил с трудом выдерживали и молодые летчики, а де Сент-Экзюпери было уже сорок четыре.

Поиски сгинувшего самолета предпринимались не раз. Луч надежды на раскрытие одной из самых печальных тайн Второй мировой войны дала находка французского рыбака близ марсельского берега. В сентябре 1998 года Жан-Клод Бьянко поднял со дна почерневший от соли серебряный браслет, на котором выгравированы имена Антуана де Сент-Экзюпери и его жены-аргентинки Консуэлы.

В 2000 году француз Люк Ванрель у марсельского побережья, на глубине 85 м, обнаружил обломки боевой машины — искривленную всасывающую трубу, турбокомпрессор, части фюзеляжа и правого руля высоты. По найденным останкам удалось идентифицировать тип самолета. Речь идет о построенном на заводах американского концерна «Локхид» Р-38 «Лайтнинг» со специфическими признаками серии J. Это тот тип самолета-разведчика, на котором отправился в свой последний полет де Сент-Экзюпери. Но для того чтобы получить официальное подтверждение подлинности находки, необходимо обнаружить обломки самолета с номером той серии «Лайтнинг». Организация поисков на дне моря и подъем частей самолета на поверхность — дело чрезвычайно хлопотное. При столкновении с поверхностью моря самолет развалился на множество кусков. Кроме того, следует учитывать, что местные рыбаки многократно прочесывали дно сетями. Это значит, что обломки самолета лежат на значительном расстоянии друг от друга, в радиусе 15 километров.

Давая имя современному аэропорту, страна сохраняет память о своих выдающихся соотечественниках. В 2000 году такой чести удостоен прославленный французский летчик и писатель. Теперь аэропорт «Лион-Сатолас» официально называется «Лион-Сент-Экзюпери».

Право открыть переименованный аэропорт и посадить на его полосу свой «Мираж-2000» предоставлено капитану Эрве де Сент-Экзюпери, внучатому племяннику писателя и авиатора. А начались торжества «ночным полетом», в полном соответствии с традициями Экзюпери, около полусотни одномоторных самолетов, напоминающих те, на которых летал он сам. В Лион пилоты стартовали с базы на Корсике, откуда в свой последний полет отправился в конце Второй мировой французский писатель.

Исчезновение музыканта Г. Миллера на «Норсмане»

В декабре 1944 года одномоторный самолет «Норсман Си-64» пропал без вести вместе с находившимся в нем джазовым дирижером Гленном Миллером.

В последний год Второй мировой войны поклонников Гленна Миллера потрясло известие: руководитель знаменитого оркестра пропал без вести.

15 декабря 1944 года майор Гленн Миллер поднялся на борт одномоторного самолета «Норсман Си-64» на военном аэродроме королевских войск в Твинвуде (графство Кембриджшир), примерно в 65 километрах к северу от Лондона. На следующей неделе ему предстояло дирижировать своим знаменитым военным оркестром на рождественском концерте для союзных войск в освобожденном Париже. В последний момент он попросил разрешения вылететь в Париж раньше своих музыкантов. Случайная встреча накануне вечером в офицерском клубе помогла Миллеру получить место в маленьком самолете, который должен лететь через Ла-Манш, несмотря на дождь и туман.

Миллер всегда нервничал, когда ему предстояло путешествие по воздуху, и одномоторная машина не добавляла уверенности. Пилот, подполковник Норман Бессел, успокоил его: Линдберг на одном моторе пересек Атлантику, а они летят всего лишь до Парижа. «Черт подери, где парашюты?» — спросил Миллер, заглянув в кабину, заваленную пакетами, картонными коробками и мешками. «Что с вами, Миллер? Вы что, собираетесь жить вечно?» — пошутил в ответ подполковник. (Впоследствии было установлено, что Бессел, используя «челночные» рейсы между Британией и Францией, занимался контрабандой.)

Вскоре самолет взлетел, скрылся в густом тумане — и исчезнавсегда.

Лишь 24 декабря (после того как о случившемся сообщили жене Миллера, находившейся дома, в Нью-Джерси) было объявлено, что руководитель знаменитого оркестра пропал без вести. Война в Европе вступила в заключительный этап, и занятое более важными проблемами военное командование США решило, что «Норсман» упал в воды Ла-Манша из-за обледенения или отказа двигателя. Никаких поисков не организовано, расследования катастрофы не проводилось. В немецких военных сводках ни словом не упоминалось об уничтожении над проливом британского самолета.

Друзей и поклонников популярного джазового музыканта не удовлетворило официальное объяснение. Вскоре стали распространяться самые невероятные слухи: самолет, на котором летел Миллер, подбили немцы; музыканта убили в пьяной драке; подполковник Бессел, связанный с контрабандистами, застрелил Миллера и посадил самолет во Франции; Миллера устранили по приказу командования как немецкого шпиона. Абсурдность подобных версий очевидна, но исчезновение Миллера так и не получило достоверного объяснения; легенды о пропавшем музыканте, чьими воздушными ритмами завораживались миллионы слушателей, не умирают до сих пор.

Успех пришел к 35-летнему Гленну Миллеру в 1939 году. За 15 лет до этого, не доучившись в колледже, он начал работать на западном побережье в оркестре Бена Поллака в качестве тромбониста и аранжировщика. Позднее играл в таких известных коллективах, как оркестры Томми и Джимми Дорси, Реда Николса, Смита Боллью и «короля свинга» Бенни Гудмена, который называл Миллера «музыкантом, преданным музыке».

Осенью 1939 года оркестр под руководством Гленна Миллера выступил по национальному радио, и вскоре молодежь от Нью-Йорка до Сан-Франциско танцевала под знаменитые мелодии «В настроении», «Нитка жемчуга» и «визитную карточку» Миллера — песню «Серенада лунного света». В 1940 году он заработал 800 тысяч долларов; в следующем году снимается первый из двух фильмов с участием его оркестра — «Серенада Солнечной долины» с Соней Хени в главной роли. Пластинка с записью «Чаттануга чу-чу», популярной песни из этой картины, разошлась миллионным тиражом.

Через восемь месяцев после вступления Америки во Вторую мировую войну Гленн Миллер предложил свои услуги военному ведомству. Осенью 1942 года ему присвоили звание капитана армии США. Разыскав других музыкантов, призванных на службу или записавшихся добровольцами, Миллер создал Оркестр армии и ВВС, который уже на следующий год выступал перед курсантами, проходившими подготовку в Йельском университете в Нью-Хейвене, штат Коннектикут.

В поездках по США оркестр собирал миллионы долларов на облигации военного займа; тем не менее музыкант считал, что делает мало. В июне 1944 года он добился разрешения выступить перед войсками, находившимися в Англии. В течение следующих пяти с половиной месяцев оркестр дал 71 концерт. Выступления музыкантов транслировались по радиосети Союзных экспедиционных войск, их слушали в частях на Британских островах и в континентальной Европе. Когда дирижера представили английской королеве, он узнал, что принцессы Елизавета и Маргарет почти каждый вечер слушают его оркестр по радио.

В декабре вышел приказ о выступлении оркестра во Франции. Накануне вылета в Париж Миллер почти всю ночь проговорил с другом, обсуждая планы создания нового оркестра, а затем спокойной жизни на ранчо в Калифорнии.

«Гленн Миллер не погиб в авиакатастрофе над Ла-Маншем, а скончался от рака легких в больнице» — таким неожиданным заявлением младший брат дирижера Герб Миллер в 1983 году нарушил почти 40-летнее молчание. По его словам, Миллер действительно сел в самолет на аэродроме под Лондоном 15 декабря 1944 года. Но когда через полчаса самолет совершил посадку, музыканта отвезли в госпиталь, где он умер на следующий день. А версию об упавшем самолете придумал Герб Миллер, потому что его брат хотел умереть как герой, а не «на мерзкой больничной койке».

В качестве доказательства Герб Миллер приводил отрывок из письма, которое Гленн, заядлый курильщик, написал летом 1944 года: «Я совершенно истощен, хотя ем достаточно. Мне трудно дышать. По-моему, я очень болен».

Поскольку не произошло никакой катастрофы, утверждал младший Миллер, не было необходимости организовывать поиски или проводить расследование. Кроме того, по данным метеослужбы, 15 декабря 1944 года термометры показывали 5 градусов тепла — вряд ли при такой погоде у самолета обледенели крылья. Подполковник Бессел позднее погиб в боях с немцами. Гленн, вероятно, похоронен в братской могиле на одном из

военных кладбищ в Великобритании.

В пользу этой версии говорит тот факт, что в последние месяцы жизни Гленн Миллер производил впечатление человека подавленного, раздражительного и очень усталого. По словам Дона Хейнса, помощника Гленна Миллера и администратора его военного оркестра, музыкант сильно похудел и его сшитая на заказ форма «была ему совсем не по размеру. Она на нем просто висела». Джордж Вутсас, режиссер военного радио, вспоминал затянувшийся допоздна разговор о послевоенных планах. «Не знаю, зачем я трачу время на подобные планы, — вздохнул Миллер. — Знаешь, Джордж, у меня есть ужасное предчувствие, что вы, ребята, вернетесь домой без меня…»

Военные не подтвердили версию Герба Миллера о смерти его брата, а бывшие британские летчики предложили более правдоподобное объяснение исчезновения знаменитого музыканта.

В 1955 году Джеймс Стюарт и Джун Эллисон сыграли главные роли — Гленна Миллера и его жены Хелен — в картине «История Гленна Миллера». Посмотрев этот фильм, бывший штурман Королевских ВВС Фред Шоу попытался поделиться с прессой своими соображениями о судьбе «Норсмана», но журналисты не стали его слушать. В 1984 году Шоу, к тому времени переселившийся в Южную Африку, снова увидел картину. На этот раз ему удалось опубликовать свой рассказ в издании Южноафриканского общества любителей оркестровой музыки.

15 декабря 1944 года, в день исчезновения «Норсмана», на другой британской базе ВВС, в Метволде (графство Норфолк), разогревали двигатели бомбардировщики 149-й воздушной эскадрильи, готовящиеся к налету на крупный железнодорожный узел Германии в Зигене, в 50 милях к востоку от Кельна. В кабине одной из машин, двухмоторного бомбардировщика «Ланкастер», находился штурман Ф. Шоу. Однако до Германии в тот день им не суждено было добраться: непогода не позволила подняться в воздух истребителям, обязанным прикрывать эскадрилью, и ей приказали вернуться на базу.

Бомбардировщики должны избавиться от своего смертоносного груза, чтобы машины не взорвались при посадке. Бомбы сбрасывались в специальном районе Ла-Манша, хорошо известном союзникам, в так называемой зоне освобождения от бомб. По команде в самолетах один за другим раскрывались люки, и огромные двухтонные бомбы с высоты 2000 м устремлялись к морю. Вслед за ними посыпались тысячи зажигательных снарядов. Вдруг среди взрывов оказался невесть откуда взявшийся небольшой самолет. Вот как вспоминает об этом сам Шоу: «Бомбонаводчик закричал: „Смотрите, „кукурузник“!“ Я увидел самолет. Это был маленький моноплан с верхним расположением крыла. Я сразу узнал в нем „Норсмана“. Он летел к югу, в направлении Франции, и находился на высоте около 500 метров. Казалось, ему удастся уйти, как вдруг его подбросило и перевернуло. У него отвалилось левое крыло, и он врезался в воду.

Стрелок крикнул: «„Кукурузник“ нырнул — видели?!» Я ответил: «Видел». Мы направились к своей базе».

Шоу объяснил, что этот легкий самолет могла сбить ударная волна от взрыва.

В Англии в поисках фактов, подтверждающих рассказ Шоу, один из членов Общества Гленна Миллера обратился в британское министерство обороны и поместил объявление в журнале для летчиков ВВС. На него откликнулся командир «Ланкастера» Виктор Грегори.

Хотя сам Грегори ничего не видел, он подтвердил, что его штурман Шоу действительно заметил летевший внизу «Норсман», а стрелок (ныне покойный) сообщил, что этот самолет упал в море. Поскольку они в тот раз не смогли выполнить задание, опрос экипажа по возвращении на базу не проводился, и позже Грегори не стал докладывать о случившемся начальству. Возможно потому, что на следующий день немцы начали крупную операцию на Западном фронте. Бои шли ожесточенные, «Ланкастеры» 149-й эскадрильи чуть ли не ежедневно совершали боевые вылеты, — кому вспомнить о каком-то маленьком самолетике, сгинувшем под случайными бомбами? Об инциденте над Ла-Маншем постепенно забыли.

Свидетельство Шоу подтолкнуло отдел истории ВВС британского министерства обороны начать расследование. До этого англичане считали, что делом об исчезновении Миллера должны заниматься только американцы. Однако «Норсман», в котором находился Миллер, взлетел с английского аэродрома и направлялся во Францию, хотя план полета не был подан.

Собственное расследование решил провести историк Алан Росс, бывший военный летчик. Прежде всего он навел справки о самом Ф. Шоу и в архивах обнаружил документ, подтверждавший, что 15 декабря 1944 года один из бомбардировочных вылетов на Германию прерван из-за непогоды. После двухлетних поисков Росс нашел и других участников несостоявшегося налета. Двух сослуживцев Шоу, свидетелей случившегося, уже нет в живых. Но брат одного из них, Морис Феллоуз, рассказал, что после телефильма о Гленне Миллере тот тоже вспомнил самолет над Ла-Маншем.

Министерство обороны Великобритании привлекло к расследованию и известного историка Р. Несбитта. Тщательно проверив факты, он выяснил, что штурман Ф. Шоу действительно мог безошибочно определить тип пострадавшего самолета, поскольку проходил военную подготовку в Канаде на подобных машинах. Исследователь установил также, что в тот день над Ла-Маншем исчез только один самолет. Оставался еще один факт, требующий уточнения.

По документам самолет Миллера поднялся в воздух в 13.55. «Ланкастеры» взлетели в 11.57 и вернулись на базу в 14.20. По расчетам, над Ла-Маншем самолеты не встретились. Снят вопрос был снова благодаря случайности. Кто-то вспомнил, что в годы войны в Англии вводилось «зимнее время», на час опережавшее гринвичское. Его и указал пилот миллеровского самолета. Военные летчики пользовались временем по Гринвичу. Значит, самолет с Гленном Миллером на борту, взлетев в 12.55 дня, вполне мог прибыть к зоне бомбометания одновременно с возвращавшимися «Ланкастерами».

17 января 1946 года, всего через пять месяцев после окончания войны и через 13 месяцев после исчезновения «Норсмана», оркестр Гленна Миллера успешно дебютировал в нью-йоркском «Кэпитл тиэтр». Позднее в

связи с успехом фильма «История Гленна Миллера» вновь выпущены многие старые записи.

Исчезновение пяти бомбардировщиков «Эвенджер»

5 декабря 1945 года в районе Бермудского треугольника исчезли пять бомбардировщиков-торпедоносцев «Эвенджер» и вылетевшая на их поиски летающая лодка «Мартин Маринер». Объявлены без вести пропавшими 27 человек.

5 декабря 1945 года, в 14.10, пять трехместных бомбардировщиков-торпедоносцев типа «Эвенджер» («Мститель») поднялись в воздух с авиабазы ВМС в Форт-Лодердейле — пролог к величайшей тайне в истории мировой авиации. Погода великолепная, пять «Эвенджеров» взяли курс на восток, имея на борту горючего на пять с половиной часов.

Больше их никто не видел, что сталось с ними потом — неизвестно. Различных гипотез и версий по этому поводу выдвинуто предостаточно.

Девятнадцатое звено должно выполнить задачу по программе курса навигации, состоящей из следующих компонентов: 1) полет по курсу 091 градус (на восток) на расстояние 56 миль, до отмели Хен-энд-Чикенс Шоулз, для выхода на бомбометание с небольшой высоты и продолжение полета по курсу 091 градус еще на 67 миль; 2) полет по курсу 346 градусов (на север) на расстояние 73 мили; 3) полет по курсу 241 градус (запад — юго-запад) на расстояние 120 миль; возвращение в Форт-Лодердейл. Время полета — два часа; командир звена — опытный пилот лейтенант Чарлз Тейлор, налетавший более 2500 часов.

Обычно экипаж «Эвенджера» состоит из трех человек, включая пилота, но в этот день один летчик не явился на аэродром, — это спасло ему жизнь. Остальным четырнадцати летчикам 19-го звена вернуться на базу было не суждено. Все пилоты группы, кроме Тейлора, и все члены экипажей, кроме одного, по существу, курсанты, проходившие обучение по программе повышения квалификации, — хотя большинство имели солидный опыт летной работы.

Как показало дальнейшее расследование, все «Эвенджеры» прошли тщательный предполетный осмотр; баки полностью заправлены горючим; оборудование, двигатели, компасы и приборы в полном порядке. В каждом самолете имелось надежное радиооборудование, включая радиостанцию на десять каналов связи и радиокомпас, в любой точке полета указывающий направление на базу.

Примерно в 15.40, совершая полет вокруг аэродрома, лейтенант Роберт Ф. Кокс, старший пилот-инструктор авиабазы Форт-Лодердейл, услышал какие-то радиопереговоры между самолетами. На частоте 4805 (канал, используемый во время тренировочных полетов) кто-то разговаривал с младшим пилотом 19-го звена Эдвардом Дж. Пауэрсом, летевшим на Р-36. Обращался он к своему собеседнику именно так и ни разу не назвал своих позывных. Несколько раз спрашивал Пауэрса о показаниях его компаса и в конце концов сказал: «Я не знаю, где мы находимся. Очевидно, мы заблудились после последнего поворота». Вскоре выяснилось, что неизвестный собеседник Пауэрса — Тэйлор (позывной

FT-28), командир 19-го звена.

Тэйлор сообщил: «У меня вышли из строя оба компаса, и я пытаюсь найти Форт-Лодердейл, Флорида. Подо мной земля, местность пересеченная. Я уверен, что это Кис, но не знаю, как долететь до Форт-Лодердейла».

Кокс посоветовал ему развернуть самолет так, чтобы солнце оказалось слева, и лететь к берегу, до Майами; а в двадцати милях от Майами — Форт-Лодердейл.

После того как радиопередатчик Кокса вышел из строя, с Тэйлором связался Порт-Эверглейдс (база спасательного подразделения морской авиации в Форт-Лодердейле).

16.25. Порт-Эверглейдс — Тэйлору: Проверка. Вы нас слышите?

16.25. Тэйлор: Вас слышу. Только что пролетали над небольшим островом. Никакой другой суши в пределах видимости нет.

Показания капитана 3-го ранга Ричарда Бакстера, заместителя начальника оперативного отдела; морская береговая охрана, Седьмой военно-морской округ, Майами:

«Полагаю: когда они считали, что летят над островами Флорида-Кис, самолеты находились неподалеку от Уолкер-Кис, в сорока милях от острова Большая Багама».

16.26. Тэйлор: Нахожусь на высоте три тысячи пятьсот футов. Включил аварийное опознавательное устройство. Может ли кто-нибудь в районе поймать нас радиолокатором?

Порт-Эверглейдс: Вас понял. Продолжайте. Прием.

16.28. Порт-Эверглейдс: Предлагаем передать командование звеном пилоту, на самолете которого компасы исправны. Он приведет вас на материк.

Тэйлор: Вас понял.

16.31. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Один из пилотов моего звена полагает, что если мы возьмем курс двести семьдесят градусов (на запад. — И.М.), то выйдем на материк.

16.39. Порт-Эверглейдс — в Форт-Лодердейл (по телефону): Поскольку FT семьдесят четыре (Кокс) потерял связь с FT двадцать восемь (Тэйлор. — И.М.), продолжая полет на юг, считаю, что звено заблудилось где-то над Багамской банкой, и предлагаю поднять в воздух дежурный самолет авиабазы «Форт-Лодердейл» с заданием прослушивать частоту четыре тысячи восемьсот пять килогерц; следуя курсом ноль семьдесят пять градусов (восток-северо-восток. — И.М.), попытаться установить связь с FT двадцать восемь. Если связь с FT двадцать восемь будет улучшаться по мере следования дежурного самолета заданным курсом, можно с уверенностью сказать, что звено заблудилось над Багамскими островами. Кроме того, дежурный самолет сможет действовать как ретрансляционная станция, поскольку радиоприем от FT двадцать восемь становится все затруднительнее.

16.45. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Будем идти курсом ноль тридцать градусов (север-северо-восток) в течение сорока пяти минут; потом повернем на север, чтобы убедиться: находимся не над Мексиканским заливом.

16.47. Сеть высокочастотных пеленгаторов вдоль побережья Мексиканского залива и Восточного побережья США получила задание взять пеленги всех передач, исходящих от FT-28, который работал на частоте 4805. Неудовлетворительный радиоприем на этой частоте связан с работой широковещательных кубинских радиостанций, с атмосферными помехами, наличием постоянного фона на несущей частоте и метеорологическими условиями в данный период времени.

16.56. Порт Эверглейдс — всем самолетам 19-го звена: Включите свой радиокомпас.

Ответа нет.

Показания капитан-лейтенанта Пула: «Примерно в 17.00 я услышал разговор двух летчиков-курсантов из этого звена. Один из них сказал: „Если бы мы полетели на запад, были бы уже дома“. Затем я услышал следующую фразу: „Черт побери, если бы мы полетели на запад, то попали бы домой“.

17.05. Тэйлор — самолетам своего звена: Меняем курс. Направление ноль девяносто градусов в течение десяти минут.

17.09. Неопознанный: Сколько мы уже пролетели? Давайте повернем на два градуса к востоку. Мы забрались чертовски далеко на север, вместо того чтобы лететь на восток. Если здесь и есть что-нибудь, нам не видно.

17, 09. Форт-Лодердейл сообщил в Порт-Эверглейдс по телефону, что вылет дежурного самолета задержан.

17.11. Неопознанный: Мы еще мало пролетели на восток. Сколько времени мы летим на восток?

17.14. Алло (Порт-Эверглейдс. — И.М.), говорит FT двадцать восемь. Вы слышите меня? Прием.

17.15. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Слышу вас очень слабо. Сейма летим курсом двести семьдесят градусов (на запад. — И.М.).

Порт Эверглейдс: Вас понял.

17.16. Тэйлор: Будем лететь курсом двести семьдесят градусов до тех пор, пока не достигнем берега или не кончится горючее.

17.20. Порт Эверглейдс — Тэйлору: Постарайтесь перейти на желтый канал (три тысячи килогерц) (аварийная частота. — И.М.) и вызовите нас.

Ответа нет после трех попыток.

17.20. Черновой аварийный журнал: Связь с FT-28 то появляется, то замирает. Порт-Эверглейдс не может передать FT-28 ни одного сообщения; Форт-Лодердейл слышит радиопереговоры между самолетами; по-видимому, они еще летят курсом 270 градусов.

17.22. Тэйлор: Когда у кого-нибудь из пилотов останется десять галлонов горючего, все вместе садимся на воду. Каждый это понял?

17.24. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Слышу вас очень слабо. Какая погода над Лодердейлом?

Порт-Эверглейдс: Погода над Лодердейлом ясная. Над Ки-Уэст — ясно, видимость неограниченная. Над Багамскими островами низкая облачность, видимость плохая.

Ответа нет.

17.30. Тэйлор — пилотам звена: Что это там такое слева? Судно?

Ответ разобрать невозможно.

17.33. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Вы слышите меня?

Порт Эверглейдс: Слышимость три балла, модуляция хорошая. Ответа нет.

17.34. Порт Эверглейдс — Тэйлору: Вы можете перейти на три тысячи килогерц?

Ответа нет после трех попыток.

17.50. Тэйлор — в Порт Эверглейдс: Я едва вас слышу. Прием все слабее.

Форт-Лодердейл — в Порт Эверглейдс (по телефону): В семнадцать пятьдесят один всем спасательным станциям побережья отдан приказ искать FT двадцать восемь и его звено. Все базы южнее Банана-Ривер приведены в состояние готовности номер один.

17.54. Порт-Эверглейдс: Вы приняли мою последнюю передачу? Переходите на три тысячи килогерц.

17.55. Тэйлор: Частоту менять не могу. Должен сохранить связь с самолетами звена.

В это время уже совершенно темно.

17.59. Неопознанный: Перейти на три тысячи килогерц не могу, остаюсь на четыре тысячи восемьсот пять килогерц.

Установлено комиссией: Факт 38. Около 18.00 5 декабря 1945 года на FT-28 получено примерное HF/DF — определение, согласно которому в 17.50 FT-28 находился в радиусе 100 миль от точки с координатами 29 градусов 15 минут с.ш., 79 градусов 00 минут з.д.

Итак, координаты 19-го звена наконец удалось определить. Звено находилось над Атлантическим океаном севернее Багамских островов и восточнее Нью-Смерны, Флорида. В это время его координаты только определили, их еще не передали ни по телетайпу на другие базы, ни по радио самолетам. Местонахождение звена вычислено приблизительно; но если бы Тэйлор мог узнать о нем, ему оставалось бы просто продолжать полет в направлении на запад, и 19-е звено достигло бы берега.

18.02. Неопознанный: Можем зарыться в любую минуту.

18.03. Тэйлор — Пауэрсу: Вы меня слышите?

18.04. Тэйлор: Вы меня слышите?

18.05. Тэйлор — Пауэрсу: Говорит Тэйлор. Кажется, нам крышка. Не думаете ли вы…

18.06. Неопознанный: Если бы увидеть свет…

18.07. Порт-Эверглейдс — Тэйлору: Вы слышите меня?

18.09. Порт-Эверглейдс: Вы слышите меня? — Медленный счет: раз, два, три, четыре, пять, шесть, семь, восемь, девять, десять…

Заключение 36: Определить курс, которым шло звено после 18.07 не представляется возможным.

18.10. Установленные HF/DF на 17.50 координаты 19-го звена переданы по телефону на командно-диспетчерский пункт Форт-Лодердейла. Эти координаты еще не переданы ни по телетайпу, ни но радио.

Заключение 21: В критический период телетайп воздушно-морской спасательной службы к югу от Банана-Ривер вышел из строя.

18.15. Неопознанный: Нет, каким курсом мы идем? — Мы над заливом. Мы недостаточно долго шли на восток… — Сколько времени мы идем этим курсом? — Предлагаю лететь прямо на восток, пока не кончится горючее: ближе к берегу у нас больше шансов, что нас найдут.

Заключение 17: Командиру 19-го звена, пилотировавшему самолет FT-28, неясно, в каком направлении находится полуостров Флорида, и эта неуверенность повлияла на его последующие решения.

18.17. Тэйлор — Пауэрсу: Каким курсом вы летите?

Подтверждения о приеме нет.

18.21. Майами — в Банана-Ривер (по телетайпу): Наш ВР (радиопеленгатор. — И.М.) дает для звена координаты 29 градусов с.ш., 79 градусов з.д., что ставит их севернее первоначально предполагавшегося местоположения. Приведите в состояние готовности аэродромы к северу от вас до самого Джексонвилла.

Прием этого сообщения не подтвержден.

18.24. Порт Эверглейдс — в Банана-Ривер (по телефону): Все станции должны попытаться установить связь с FT двадцать восемь на частоте четыре тысячи восемьсот пять килогерц и сообщить ему, чтобы он продолжал следовать курсом двести семьдесят градусов. Положение серьезное, поскольку самолеты потеряли ориентировку в шестнадцать двадцать один и к девятнадцати тридцати у них кончится горючее. Система TWPL (телетайп. — И.М.) на север от нас вышла из строя. Держите также в состоянии готовности «Дамбоу» (поисковые самолеты. — И.М.), базирующиеся в вашем районе.

Факт 30: Установленные с помощью HF/DF координаты звена на 17.50 переданы по телетайпной сети примерно в 18.36.

18.37. Неопознанный: Какой у нас сейчас курс?

18.43. FT-3 (пилот Джозеф Босси. — И.М) — FT-28 (Тэйлору. — И.М.). (Слова неразборчивы. — И.М.)

18.44. Частота четыре тысячи восемьсот пять килогерц. Слова неразборчивы. Слышно, как FT-3 дает свои позывные.

18.44. Порт Эверглейдс — Босси: Громче, пожалуйста.

18.48. Порт Эверглейдс — Босси: Слышим вас очень слабо. Громче, пожалуйста.

18.50. Эф тэ три, говорит Порт-Эверглейдс. Прием.

19.04. Эф тэ три (Босси. — И.М.) вызывает FT двадцать восемь (Тэйлора. — И.М.).

Подтверждения о приеме нет.

Раф-Краш-Лог: Это последняя передача 19-го звена (FT-3 вызывал FT-28). Ответа не последовало.

О самых последних словах Тэйлора до сих пор ведется спор. Радиолюбители сумели расслышать: «Кажется, что мы вроде… мы опускаемся в белые воды… мы полностью заблудились…»

Запас горючего на самолетах 19-го звена позволял им оставаться в воздухе приблизительно до 20.00.

Лейтенант Чарлз У. Джонсон, дежурный офицер оперативного отдела на авиабазе ВМФ Банана-Ривер, дал задание пилоту учебного самолета № 32 лейтенанту Бэммерлину лететь курсом прямо на точку с

координатами 29 градусов с.ш., 79 градусов з.д. (местонахождение 19-го звена на 17.50), а затем провести широкий поиск по квадратам. Лейтенант Джеффри, пилот учебного самолета № 49 получил следующие инструкции: направиться вдоль побережья до 29 градусов с.ш., а затем на восток до 79 градусов з.д., где он должен встретиться с лейтенантом Бэммерлином, а потом также начать широкий поиск по квадратам.

Гигантская двухмоторная летающая лодка типа «Мартин Маринер» (№ 49) с экипажем из тринадцати человек немедленно вылетела туда, где предположительно должно находиться патрульное звено. Оборудованный всевозможными спасательными средствами, этот самолет мог совершить посадку на воду при самой высокой волне.

Командно-диспетчерский пункт известил патрульное звено, что скоро окажут помощь, но ответа не получил.

«Маринер» передал по радио несколько обычных сообщений, из которых следовало, что он приближается к месту нахождения пяти «Эвенджеров», однако пока еще ничего не обнаружил. Потом на командном пункте наступила зловещая тишина, — диспетчеры тщетно дожидались дальнейших донесений со спасательного самолета.

Один за другим в воздух поднимались самолеты, в море выходили корабли, объявлена общая тревога. Весь район, где могли находиться «Эвенджеры» и «Маринер», тщательно прочесывался, но ничего не нашли.

В 19.04 диспетчер центра управления полетами в Майами принял слабый, очень далекий, радиосигнал: «FT… FT…» — позывные 19-го звена.

На следующий день поисковые операции приняли небывалый размах. Триста самолетов и двадцать одно судно обшаривали каждый квадрат воды и неба, поисковые партии на суше обыскивали побережье Флориды, острова Флорида-Кис и Багамские, но патрульное звено исчезло без следа. Поиски продолжались несколько недель, каждый район предполагаемой гибели самолетов прочесывался снова и снова.

Военные эксперты совершенно сбиты с толку: как могли исчезнуть шесть самолетов и двадцать семь человек в таком небольшом районе?

Пусть кончилось горючее, — «Эвенджеры» могут продержаться на поверхности воды достаточно долго, чтобы экипаж успел сбросить самонадувающиеся спасательные плоты. Все экипажи прошли специальную подготовку по правилам поведения в аварийной ситуации, а спасательное оборудование обеспечивало пребывание в течение многих дней в открытом море без всякой опасности для жизни. И если горючее и кончилось, это не объясняет, почему до этого, еще в полете, вдруг потеряна всякая ориентировка, почему посылались такие странные донесения. Тем более необъяснимо исчезновение «Маринера».

В каждом самолете надежное радиооборудование. Почему никто не послал сигнал бедствия либо до, либо после приводнения; почему не послал его «Маринер»?

Высказано предположение, что 19-е звено сбилось с курса из-за сильного ветра. Если бы ветер вдруг изменил направление, их снесло бы далеко на юг. Но тогда они очутились бы над множеством островов Вест-Индии или над Большой Багамской банкой — обширной областью мелководья, где самолеты нетрудно найти даже после того, как они затонули.

В случае невероятного — столкновения в воздухе пяти самолетов — большой район океана оказался бы усеян обломками и их наверняка заметили бы.

Показания радиста 2-го класса Вернона Д. Клэри (отдел связи авиабазы военно-морских сил Банана-Ривер): «Как раз перед 19.30 учебный № 49 передал донесение о своем отлете. Первое донесение о своем местонахождении учебный № 49 должен сделать в 20.30. Когда в 20.35 он не вызвал базу, радист попытался установить с ним связь. Радист непрерывно вызывал его в течение часа, но ответа получить не удалось».

Показания капитана 3-го ранга Уильяма Дж. Лоуренса, старшего помощника командира (морская береговая охрана США, авиация военно-морских сил, Банана-Ривер): «В 21.12 я получил сообщение из центра совместных действий в Майами: в 19.50 с парохода „Гейнз Миллз“ наблюдали взрыв в точке с координатами 28 градусов 59 минут с.ш., 80 градусов 25 минут з.д. Взрыв, как сообщалось, сильный, столб огня держался в течение нескольких минут. Можно полагать, это, вероятно, учебный самолет № 49, с которым мы пытались, но не смогли установить связь на частоте 3000 кГц. Взрыв, как сообщалось, наблюдался в 19.50, то есть ровно через 23 минуты после взлета учебного самолета № 49. Указанное место взрыва находится в 45 морских милях от района базы морской авиации Банана-Ривер».

Капитан парохода «Гейнз Миллз» заявил: самолет загорелся в воздухе, быстро упал в воду и взорвался; члены корабельной команды видели масляное пятно и обломки. Командир подразделения надводных кораблей, базирующихся в Нью-Смерне, сообщил впоследствии, что не видел никаких обломков, а если бы таковые и обнаружили, их все равно не удалось бы поднять на борт, поскольку море было слишком бурным.

Кстати, «Маринеры» прозваны «летающими цистернами», потому что в них всегда много паров бензина, — украдкой раскуренная сигарета или какая-нибудь искра способны в любой момент вызвать взрыв…

Показания лейтенанта Джералда И. Бэммерлина, пилота учебного самолета № 32, авиация военно-морских сил, Банана-Ривер:

«После взлета мы *2 учебный □ 32* пошли заданным курсом *3 координаты на 17.50* и, как только прибыли в район… примерно в 20.15 начали широкий поиск по квадратам. Высота облаков от 800 до 1200 футов, облачность сплошная, временами обильные осадки, ветер, западный или юго-западный, примерно 25—30 узлов, отмечалась также сильная турбулентность в атмосфере. Море очень бурное, внизу видны гребни волн…

Примерно в 21.45 мы получили задание идти в район, расположенный милях в двадцати пяти к востоку от Нью-Смерны, чтобы осмотреть место взрыва, о котором сообщили с танкера. Из-за сильного встречного ветра потребовалось около часа, чтобы добраться до этого места. Мы приступили к широкому планомерному поиску на месте взрыва, исследуя все, что появлялось на экране радиолокатора, и огни, наблюдающиеся визуально, однако никаких результатов поиск не дал…»

Заключение 53: Учебный самолет 49 *4 «Мартин Маринер»* взорвался в море по неизвестной причине или причинам в точке с координатами приблизительно 28 градусов 59 минут с.ш., 80 градусов 25 минут з.д.

Многие факторы обусловили гибель 19-го звена; решающим оказались испорченные компасы лейтенанта Тэйлора. В докладе говорится, что ни в одном самолете на пульте управления не было часов; неизвестно, имели ли летчики наручные часы. Поскольку Тэйлор неоднократно спрашивал о времени, ясно, что он был без часов. Между тем хорошо известно, что легче всего потерять ориентировку, когда нельзя установить продолжительность полета в неопределенном направлении.

Тэйлор переведен в Форт-Лодердейл незадолго до этого полета, и недостаточное знакомство с районом Багамских островов привело его к ошибочному предположению, что он пролетает над островами Флорида-Кис. Тэйлор не мог установить, находится ли он над Атлантическим океаном, к востоку от Флориды, или над Мексиканским заливом, к западу от полуострова. В результате он много раз менял курс, водил за собой звено взад и вперед и постепенно забирался все дальше на север от Багамских островов.

Другой важный фактор, помешавший спасти 19-е звено, — отказ Тэйлора сменить радиочастоту и перейти на аварийный канал. Это лишило его возможности поддерживать устойчивую связь с наземными радиостанциями.

Третьим фактором, предопределившим исчезновение 19-го звена, оказалась испортившаяся погода. Поисковые самолеты сообщали о сильной турбулентности и небезопасных летных условиях, а одно из судов, находившихся в этом районе, сообщало о «сильном ветре и страшном волнении». Не следует думать, что 19-е звено — созвездие многоопытных асов, совершавших посадку в ясный солнечный полдень на гладкую воду. Это потерявший ориентировку инструктор и четыре пилота-курсанта, которые пытались сесть на воду темной ночью, в шторм, — положение безнадежное.

Трагедия заключалась не в том, что пилоты будто бы не знали, в каком направлении летят, а в том, что действительно не знали, в каком следует лететь. Никак не могли определить, с какой стороны от полуострова Флорида находится звено, и все время меняли курс, направляясь то на запад, то на восток. Некоторое время летели на север, чтобы, как сообщил Тэйлор, убедиться, что находятся не над Мексиканским заливом.

Хотя Тэйлор и поручил вести звено одному из пилотов с исправным компасом, он не передал ему командования и вообще ни разу не впадал в панику в этой драматической ситуации.

Трудно понять, каким образом самолеты пропали в таком ограниченном районе. Однако, как следует из официального доклада, они летали взад и вперед более четырех часов, пока не кончилось горючее. Шли над Атлантическим океаном к востоку от Соединенных Штатов и к северу от Багамских островов, — район перемещений отнюдь не ограниченный.

Комиссия перечислила пятьдесят шесть «фактов» и сделала пятьдесят шесть «заключений» на основе показаний, полученных за четырнадцать дней расследования. Как гласит «Заключение 37», «самолеты 19-го звена совершили вынужденную посадку на воду в темноте,

в районе к востоку от полуострова Флорида, вскоре после 19.04», а «Заключение 38» констатирует: «море было… бурным, что создавало неблагоприятные условия для приводнения».

По-видимому, после того как пошли на дно самолеты, летчики находились в воде, в спасательных жилетах. Но ночной шторм сделал свое дело. Богатый опыт морских катастроф подсказывает: вероятнее всего, никем не найденные пилоты нашли в себе силы противостоять холодным волнам примерно до полуночи… В полночь в 2500 километрах от этого места, в Маунт-Верноне (штат Нью-Йорк), словно от внезапного удара одновременно проснулись Джоан Пауэрс и ее 18-месячная дочь. Джоан сразу поняла причину своего кошмарного сна и решила сделать то, чего никогда до этого не делала, — позвонить мужу на авиабазу. Примерно два часа ушло на выяснение номера телефона и на соединение. Ровно в 2.00 ночи в Форт-Лодердейле раздался звонок. Дежурный офицер, взявший трубку, с дрожью в голосе ответил: «Не волнуйтесь, но вашего мужа, капитана Эдварда Пауэрса, мы не можем позвать, он сейчас в полете…» Человек, который 5 часов назад выключил освещение на посадочной полосе, так и не решился произнести вслух приговор. Джоан Пауэрс узнала правду о муже только утром, из экстренного выпуска радионовостей.

Много факторов помешало спасению 19-го звена: неисправность компасов на самолете лейтенанта Тэйлора, выход из строя одного из радиоканалов у лейтенанта Кокса, что не позволило ему поддерживать связь с лейтенантом Тэйлором; отказ предоставить в распоряжение Кокса дежурный самолет; плохой радиоприем; задержка с вылетом спасательных самолетов; наступление темноты и резкое ухудшение погоды; невозможность быстро запеленговать звено; неудачные попытки передать по радио координаты звена, когда они стали известны; неисправность телетайпной линии; военная дисциплина, которая лишала пилотов возможности принимать самостоятельные решения, хотя многие из них понимали — следуют неправильным курсом; наконец, то обстоятельство, что 19-е звено совершало тренировочные полеты в тот день последним. Если бы отсутствовал хотя бы один из этих факторов, полет 19-го звена окончился совсем иначе. Хотя бы один (а может быть, и больше) самолет вернулся бы на базу, и весь этот драматический эпизод быстро предали бы забвению и он не превратился бы «в самое загадочное происшествие в истории мировой авиации».

Наиболее трагично во всей этой истории, что, когда лейтенант Тэйлор впервые сообщил о своих затруднениях, он находился, как показало расследование, над рифами и отмелями к северу от Багамских островов: 19-е звено шло почти точно по намеченному курсу, когда пилоты решили, что заблудились!

После тщательного расследования эксперты следственной комиссии министерства военно-морских сил пришли к заключению, что не могут объяснить случившееся. А один член комиссии сказал: «Они исчезли так же безвозвратно, как если бы улетели на Марс». Когда поиски закончились, министерство военно-морских сил издало приказ, предписывающий всем судам и самолетам соблюдать бдительность в отношении всего, что может быть хоть как-то связано с исчезновением самолетов.

Расследование происшествия продолжалось несколько, месяцев; в результате опубликован доклад более чем на 400 страницах.

В 1991 году поисковое судно «Дип си» северо-восточнее Форт-Лодердейла производило поиск затонувшего испанского галеона с золотом. Но нашли четыре торпедоносца — четыре «Эвенджера», лежавшие строем на глубине 250 м; пятый, с номером 28, находился в миле от остальных. Предполагалось, что самолеты упали в Мексиканском заливе; на самом деле их нашли в Атлантике, всего в 10 милях от родной базы Форт-Лодердейл! Сначала нашли четыре самолета вместе, затем обнаружился пятый — с номером 28: номер Тэйлора!.. Правда, неясно, почему 19-е звено упало в воду в том районе, почему их в таком случае плохо было слышно по радио — за 10 миль (18 км) их должны слышать как из соседней комнаты.

Немедленно подняли архивы. Выяснилось, что за все время в Атлантическом океане падали в воду 139 самолетов типа «Эвенджер». Однако группа из пяти самолетов пропадала без вести только однажды — в декабре 1945-го. Скептики решили также проверить, а не могли ли в этом районе самолеты упасть в воду с авианосца. Подобных записей в архивах также не нашли, но скоро необходимость в их поисках отпала; более подробное фотографирование находок доказало, что самолеты именно садились на воду: у них загнуты лопасти пропеллеров и открыты фонари кабин. Тел в кабинах не обнаружили. Многие не сомневались, что это пропавшее 19-е звено, тем более что на двух бортах буквенные изображения «Т» — так обозначались самолеты, базирующиеся на базе Форт-Лодердейл. Правительство США, военно-морские силы и фирма ССП немедленно начали между собой судебную тяжбу на право владения находкой, в то время как родственники погибших потребовали оставить самолеты в покое. Первооткрыватель «Эвенджеров» Хоукс в одном из последних интервью сказал: «Мы подплывем на подводном аппарате поближе, чтобы прочесть номера. Уверен — это они! Мы разгадали величайшую тайну! Но если выяснится, что это не 19-е звено, это означает, что мы создали новую великую загадку, потому что пять самолетов не могут так просто собраться на дне океана!..»

Два номера хорошо видны — Т-241, Т-87, — и два лишь частично — 120 и 28. У пропавшего звена номера: Т-3, Т-28 (Тэйлор), Т-81, Т-117. Сошелся только один номер, и тот — без буквенного обозначения. Номера найденных на дне самолетов так до сих пор и не идентифицированы, среди пропавших не числятся. В большинстве архивных записей значится лишь заводской номер машин, но, так как эти цифры записывали на фанерном киле «Эвенджера», нет надежды, что номер на самолетах сохранился столь долгое время.

Исчезновение самолета «Стар тайгер»

30 января 1948 года в районе Бермудских островов исчез самолет «Стар тайгер» типа «Тюдор IV», принадлежащий компании «Бритиш саут американ эруэйз».

Рано утром 30 января 1948 года командир самолета «Стар тайгер», принадлежащего компании «Бритиш саут американ эруэйз» (БСАА), запросил диспетчерский пункт на Бермудских островах. Сообщил сведения о своем местоположении, подтвердил: на борту все в порядке, «борт» следует точно по расписанию. Это последнее, что услышали о «Стар тайгере».

Экипаж самолета состоял из способных, опытных пилотов. Все, кто знали командира корабля капитана Макмиллана, единогласно дают ему самую высокую оценку. Радист также характеризуется как опытный и квалифицированный специалист. Все члены экипажа обладали большим опытом полетов на Бермуды, но раньше в составе одного экипажа не летали.

На рассвете начались поиски. Десять судов и свыше тридцати самолетов обследовали весь район океана по маршруту полета.

Хотя в момент исчезновения самолета и на первом этапе поисков погода стояла великолепная, не удалось обнаружить ни масляных пятен на поверхности океана, ни обломков, ни тел погибших. К вечеру следующего дня погода испортилась и самолеты вернулись на свои аэродромы. Суда продолжали безуспешные поиски еще несколько дней.

В результате длительного расследования, предпринятого министерством гражданской авиации, сделали вывод, что «следствие никогда еще не сталкивалось с более непонятным случаем» и «судьба „Стар тайгера“ навсегда останется неразгаданной тайной». Следственная комиссия лишь намекнула, что «какая-то внешняя причина оказала фатальное воздействие и на людей, и на самолет».

В результате расследования, проведенного министерством гражданской авиации, подготовлен доклад, в котором содержится объективная информация о последнем полете «Стар тайгера».

Самолет типа «Тюдор IV» — цельнометаллический моноплан; его силовая установка состоит из четырех поршневых двигателей с водяным охлаждением. На самолете смонтированы два одинаковых радиотелеграфных передатчика с радиусом действия до нескольких тысяч миль и три радиотелефонные приемно-передающие установки с радиусом действия до 200 миль. На случай вынужденной посадки — четыре надувные резиновые лодки с аварийным запасом воды и пищи и аварийным оборудованием, радиопередатчик.

«Стар тайгер» направлялся в Гавану. Первый этап — перелет из Лондона в Лиссабон, где самолет оставался на ночь. Второй этап — из Лиссабона на остров Санта-Мария (Азорские острова), где предписывалось пополнить запас горючего; после этого — на Бермудские острова. Трасса пролегала над Атлантическим океаном. В то время при обычных ветровых условиях, преобладающих зимой, самолет, пролетевший 1960 морских миль до Бермудских островов, уже не мог из-за недостатка топлива дотянуть до какого-нибудь другого аэропорта.

По трассе полета ни одной плавучей метеорологической станции. Более того, в этом районе почти не встречалось торговых и пассажирских судов, которые могли бы сообщить необходимые сведения. Таким образом, прогноз погоды по трассе полета приходилось составлять на основании наблюдений, ведущихся на островах и побережье Америки, Европы и

Африки, а также исходя из тех данных, которые сообщали находящиеся в воздухе экипажи. Иногда самолетам приходилось встречаться с лобовым ветром гораздо большей силы, чем предсказанная. Однако в целом трасса не представляла трудностей для пилотирования.

27 января 1948 года «Стар тайгер» вылетел из лондонского аэропорта в свой последний рейс. Неполадки в системе отопления к неисправность одного из компасов устранены во время предусмотренной расписанием ночевки в Лиссабоне.

На Азорах капитан Макмиллан получил неблагоприятную сводку погоды из метеорологического бюро и принял решение отложить вылет до утра. На этом же аэродроме в ожидании летной погоды находился другой самолет той же авиакомпании (БСАА), также направлявшийся на Бермуды, «Лэнкэстриен G-AGWL» (командир корабля капитан Гриффин).

На следующее утро оба командира отправились к дежурному синоптику и в конце концов приняли решение вылететь с интервалом в один час. Сила встречного ветра несколько уменьшилась; перешли на высоту около двух тысяч футов, пытаясь уменьшить неблагоприятное воздействие лобового ветра и ведя самолеты ниже основания облаков. Самолету «Стар тайгер» надлежало находиться в полете 12 часов 26 минут и прибыть на Бермуды в 3.56 на следующее утро.

Капитан Макмиллан решил взять полный запас горючего. Он указывал: «…заполняйте баки доверху»; общая перегрузка самолета составила 936 фунтов.

Перегрузка вскоре начала сокращаться благодаря расходу горючего во время полета и, следовательно, никак не могла вызвать катастрофу. Однако требование капитана Макмиллана заполнить баки горючим до отказа свидетельствует, что он прекрасно понимал — ему грозит в полете встречный ветер. Лобовые ветры на этой трассе часто оказываются столь сильными, что самолет типа «Тюдор IV» может не долететь до Бермудских островов и с полным запасом горючего.

«Лэнкэстриен» вылетел с острова Санта-Мария 29 января, в 14.22, а «Стар тайгер» — в 15.34. На следующее утро, в 4.11, «Лэнкэстриен» благополучно совершил посадку в Кайндли-Филд, Бермудские острова; «Стар тайгера» никто больше не видел; правда, во время полета он часто выходил на связь, условия радиоприема хорошие. Регулярно, каждый час, командир, как требует инструкция, сообщал данные о своем местоположении. Последнее сообщение от него было принято в 3.00 утра.

Полет должен был проходить по всей трассе на высоте 2000 футов. Однако записи донесений, отражающие характеристику полета, велись довольно небрежно, и теперь невозможно установить, на какой высоте находился самолет в момент прекращения связи.

В радиообмене сообщениями между «Стар тайгером» и наземными радиостанциями ничего необычного. Командир сообщил, что на Бермуды прибудут не в 3.56, а в 5.00 утра. Ветры оказались гораздо сильнее, чем предсказали синоптики. Данные о местоположении самолета, они передавались по радио каждый час, свидетельствовали — полет проходит нормально; «Стар тайгер», как и «Лэнкэстриен», снесен с курса, когда ветер изменил направление: однако из сообщения, принятого в 2.00, можно заключить, что штурман определил местоположение самолета по звездам,

не ограничившись навигационным счислением пути. Таким образом, до 3.00 утра 30 января полет «Стар тайгера» протекал нормально, без всяких осложнений. Радист подтвердил прием метеорологических сводок от бермудских синоптиков. Однако он не получил (если случайно не услышал) данных об изменении направления ветра, переданных по просьбе «Лэнкэстриена» в 2.42.

Сообщив в 3.02 о своем местоположении на 3.00, «Стар тайгер» после этого еще два раза вызывал Бермуды. В 3.04 радист попросил сообщить ему радиопеленг. Свою просьбу повторил в 3.15 и получил от Бермуд указания следовать по курсу 72 градуса. Бермуды получили подтверждение, что переданный ими пеленг «борт» принял, — последнее его сообщение. В районе, где в тот момент находился «Стар тайгер», а также на трассе предстоящего полета погода оставалась устойчивой — ни гроз, ни сколько-нибудь мощных восходящих и нисходящих потоков, которые разрушили бы самолет.

В час ночи взошла луна. Нижняя граница облаков располагалась чуть выше 2000 футов (600 м) над уровнем моря. Облачность не сплошная, 6 баллов, однако увеличивалась она в направлении к Бермудам. Командир «Лэнкэстриена» видел звезды в разрывах облаков, пока не приблизился к Бермудам на расстояние 90 миль. Мощные огни бермудских маяков он заметил, когда находился в 25 милях от аэродрома. Диспетчер аэропорта на острове признал, что в двух случаях радиосвязь с самолетом действительно прерывалась — на 55 и 42 минуты соответственно. «В это время у меня много других самолетов на подходе к аэродрому», — заявил он в свое оправдание. Однако из записей в радиожурнале следовало — именно в это время он не был занят; тогда он добавил: «Я имею в виду, что эфир переполнен позывными других радиостанций» (конечно, могло быть). Однако ни в одном из этих двух случаев диспетчер не объявил тревоги, хотя по инструкции был обязан сделать это уже через 30 минут после потери радиосвязи с самолетом.

В последний раз Ричардс (диспетчер) установил связь со «Стар тайгером» в 3.15, чтобы сообщить пеленг. В 3.50 (35 минут без связи с самолетом) снова вызвал «борт» — ответа нет. Запросил контроль выхода в зону аэродрома: не было ли у них связи с самолетом? Связи не было. В 4.05 снова пытался вызвать «Стар тайгер» — опять не получил ответа. Прошло уже 50 минут с тех пор, как он в последний раз слышал «Стар тайгер». Диспетчер не мог вспомнить, информировал ли корпорацию БСАА об утере связи, но говорил, что, вероятно, да. Но на ленте телетайпа следов подобного сообщения не оказалось. В 4.40, то есть в 0.40 по местному времени, он опять вызвал самолет и, не получив ответа, через 95 минут после потери связи объявил наконец тревогу.

Как только объявили тревогу, начались поиски пропавшего лайнера. В 4.55 приведены в состояние готовности поисковое и спасательное подразделения американских ВВС в Кайндли-Филд, и к 7.16 (3.16 по местному времени) в воздух поднялась «Летающая крепость», оборудованная радиолокатором. В течение следующего дня в поисках принимали участие 25 самолетов: прочесывали вдоль и поперек все районы океана, где мог оказаться «Стар тайгер». Поиски продолжались до наступления темноты 3 февраля. В общей сложности предпринято 104

самолетовылета, налетано 832 самолеточаса. Все сколько-нибудь подозрительные сообщения и предметы тщательно исследовались, но безрезультатно.

Почти все это время сохранялась исключительно плохая погода. Через пять дней поиски прекратили: никаких следов исчезнувшего самолета обнаружить не удалось.

По каким-то причинам «Стар тайгер» не успел передать сигнал бедствия: множество радиостанций прослушивали частоты, на которых работал радиопередатчик, но ни одна не сообщила о приеме такого сигнала. Возможно, на самолете вышел из строя радиопередатчик или произошла внезапная авария. В результате выхода из строя радиоаппаратуры штурман остался без навигационной информации и тщетно пытался найти Бермуды, пока на самолете не кончилось горючее.

Выход из строя сразу всей радиоаппаратуры практически исключен. Но даже если бы радио перестало работать вскоре после 3.15, штурман без труда нашел бы Бермуды, до которых оставалось около 340 морских миль, или 2 часа лета. Он прекрасно обошелся бы без курсовых пеленгов и данных о силе и направлении ветра, которые передают по радио. Конечная цель полета — небольшая группа островов, оборудованных по побережью мощными навигационными огнями, которые просматриваются на расстоянии до 30 миль во всех направлениях. В бензобаках оставалось горючего на 3.45 полета — вполне достаточно времени, чтобы найти свой аэродром.

Таким образом, даже если штурман вынужден прокладывать курс только по приборам, не пользуясь никакой информацией извне, самолет, по всей вероятности, должен достичь Бермудских островов.

Следовательно, нет никаких оснований предполагать, что «Стар тайгер», израсходовав горючее, упал в море, так как остался без радиосвязи и потерял ориентировку.

Катастрофа могла произойти из-за пожара, потери управления. Комиссия высказала несколько предположений, но ни одно не могло претендовать на достоверность.

Причина гибели самолета неизвестна, но отсутствие каких бы то ни было следов — не загадка. На последних этапах полета погода резко ухудшилась, ветер усилился, в баках оставалось все меньше горючего, на море началась буря. Шансы на удачное приводнение в темноте, при высоких волнах очень невелики. «Стар тайгер», возможно, пошел ко дну за пять часов до того, как над местом происшествия появилась оборудованная радиолокатором «Летающая крепость», и за восемь часов до рассвета, когда прибыли другие поисковые суда и самолеты.

Хотя комиссия и пришла к выводу, что многие перечисленные причины катастрофы маловероятны, любая могла привести к гибели самолета. Если, например, полностью отказало радио (это происходит очень редко), выход из строя навигационного оборудования в сочетании с сильным ветром и почти пустыми бензобаками создает критическую ситуацию, когда малейшая ошибка оказывается роковой. Так или иначе, судьба «Стар тайгера» остается неразгаданной загадкой.

Исчезновение самолета «Дакота-3»

28 декабря 1948 года при подлете к аэродрому Майами бесследно исчез пассажирский лайнер «Дакота-3» (DC-3). На борту находились три члена экипажа и 27 пассажиров.

Ранним утром 28 декабря 1948 года произошло одно из самых, зловещих исчезновений среди тех, которые когда-либо случались в пределах Бермудского треугольника. Пассажирский лайнер «Дакота-3» (DC-3), совершавший рейс из Сан-Хуана (Пуэрто-Рико) в Майами, внезапно пропал перед самой посадкой. Погода летная, пилоты опытные, техника работала отлично. На попечении командира «Дакоты-3», капитана Роберта Линквиста, второго пилота Эрнеста Хилла и стюардессы Мэри Бэркс 27 пассажиров, включая двух детей, которые возвращались домой после коротких рождественских каникул. У пассажиров приподнятое настроение, они распевали веселые песни; самолет быстро приближался к Майами, подгоняемый попутным ветром. В 4.13 капитан Линквист вызвал диспетчерский пункт аэродрома Майами и, сообщив, что находится в пятидесяти милях южнее города и на борту все в порядке, запросил инструкции для захода на посадку.

Диспетчерский пункт передал их, но Линквист не ответил. На самом последнем отрезке пути, почти перед самым выходом в зону аэродрома, самолет исчез.

Через несколько часов начались энергичные поиски. Погода идеальная: море спокойное и прозрачное, в районе исчезновения DC-3 почти всюду мелкое. Сотни судов и самолетов прочесывали океан на всем протяжении от Сан-Хуана до Флориды; в их поле зрения Карибское море, Флоридский залив, Мексиканский залив, острова Флорида-Кис, Куба, Гаити (Эспаньола) и Багамы. На месте предполагаемой гибели самолета не найдено никаких следов катастрофы: ни одного спасательного жилета, никаких обломков, ни даже масляного пятна или просто скопления акул или барракуд, которые всегда появляются там, где потерпело аварию судно или самолет. И по сей день не удалось отыскать ничего, что пролило бы свет на эту загадку.

Комитетом гражданской авиации опубликован доклад по результатам расследования авиационной катастрофы; в нем содержатся следующие материалы.

История полета. В 22.03 27 декабря 1948 года NC-16002 вылетел из аэропорта Испа-Гранде, Сан-Хуан (Пуэрто-Рико), в Майами. Через одиннадцать минут после взлета самолетом вызван диспетчерский пункт аэропорта. Диспетчерский пункт не услышал вызова, однако он принят Центром связи комитета гражданской авиации (КГА) в Сан-Хуане. Самолет сообщал, что идет курсом на Майами, Флорида. Несмотря на многочисленные попытки, Центру связи КГА не удалось вновь связаться с NC-16002. В 23.23 Центр управления международными авиалиниями в Майами принял от NC-16002 сообщение: идет на высоте 8500 футов… рассчитывает пролететь над островом Саут-Кайкос в 0.33 и прибудет в Майами примерно в 0.45 28 декабря 1948 года.

В 4.13 Центр управления международными авиалиниями в Новом Орлеане принял от NC-16002 сообщение: находится в 50 милях к югу от

Майами; это было последнее сообщение, принятое от «Дакоты-3». Центры связи КГА в Сан-Хуане, Майами и Новом Орлеане неоднократно вызывали NC-16002 — напрасно. В 8.30 КГА поставлен в известность о значительной задержке с прибытием NC-16002. Стало очевидно, что самолет пропал; приведена в состояние готовности морская береговая охрана США и начаты интенсивные поиски.

Расследование. 27 декабря 1948 года, примерно в 19.40, NC-16002 совершил посадку в Сан-Хуане, Пуэрто-Рико, испытав при этом трудности с выпуском шасси. В рапорте Линквиста говорилось: выпуская шасси, он увидел, что, судя по индикаторной лампочке, замок не сработал. В техническую службу аэропорта поступил запрос — проверить аккумуляторные батареи; обнаружено: разряжены из-за понижения уровня электролита. Узнав, что на подзарядку уйдет несколько часов, Линквист попросил механика долить в аккумуляторные батареи воды и отнести их обратно в самолет, не тратя времени на подзарядку.

В 20.30 экипаж NC-16002 представил на диспетчерский пункт план полета из Сан-Хуана в Майами; командир утверждал, что самолет в полном порядке. Однако часом позже аккумуляторные батареи еще вызывали беспокойство и вылет DC-3 отложили. В результате этой отсрочки самолет выбился из графика; приблизительно в 21.15 NC-16002 вырулил на ВПП № 27, однако диспетчерскому пункту не удалось установить с ним радиосвязь.

Начальник управления транспортной службы Пуэрто-Рико прибыл к самолету, и экипаж ему сообщил, что радиоприемник функционирует нормально, а передатчик молчит, так как разряжены аккумуляторные батареи. Проконсультировавшись с экипажем, затем с диспетчерским пунктом с помощью запасного радиопередатчика в своей машине, начальник управления транспортной службы разрешил взлет. Условились, что, пока генераторы не дадут достаточно энергии для удовлетворительной работы передатчика, самолет находится в окрестностях Сан-Хуана. Если передатчик заработает — составят новый план полета; сообщив его по радио на диспетчерский пункт в Сан-Хуан, самолет возьмет курс на Майами.

NC-16002 поднялся в воздух примерно в 22.03 и через 11 минут сообщил в Центр связи САА в Сан-Хуане, что диспетчерский пункт аэропорта его не слышит, но он летит в Майами. В ходе полета сообщения перехватывались наземными радиостанциями, однако прямая связь с самолетом для уточнения его местоположения на трассе так и не установлена.

Капитан Линквист летал из Сан-Хуана в Майами на транспортных самолетах в качестве второго пилота; рейс, где он выступал как командир экипажа, первый. Правда, он имел опыт пилотирования военных самолетов в этом районе.

Анализ. Осмотр обломков невозможен, поскольку самолет исчез. В момент вылета из Сан-Хуана радиопередатчик не работал из-за разрядки аккумуляторных батарей. От экипажа не поступало сообщений о каких-либо иных неисправностях, помимо системы электропитания.

Известно, что радиопередатчик самолета работал в 4.13, когда Новый Орлеан перехватил сообщение о его местоположении; NC-16002 находился в это время в 50 милях южнее Майами. Возможно, однако, что

система электропитания отказала тотчас после передачи этого сообщения; в результате вышли из строя радиооборудование и радиокомпас. Возможно также, что пилот неправильно определил свое местоположение. Поскольку запас горючего рассчитан на 7, 5 часа полета, а последнее сообщение удалось принять через 6.10 после взлета, ошибка в определении местоположения могла оказаться роковой.

Анализ погоды позволил сделать вывод, что при подходе самолета к Майами скорость ветра оставалась такой, как предсказали синоптики, но направление изменилось с северо-западного на северо-восточное. Если экипаж не знал об этом, самолет, возможно, снесло с курса влево на 40—50 миль. Данные об изменении направления ветра переданы из Майами в 12.15, однако неизвестно, удалось ли их принять на NC-16002.

Возможные причины катастрофы. Комиссия не располагает достаточной информацией для их определения.

Летный состав. Пилот — капитан Р.-Е. Линквист, 28 лет; диплом пилота коммерческих авиалиний; налетал 3265 часов. Второй пилот — Е.-Е. Хилл, 22 года; диплом пилота коммерческих авиалиний и бортмеханика; налетал 197 часов.

Самолет. NC-16002: самолет типа «Дуглас DC-3». Собран 12 июня 1936 года; налетал в общей сложности 28257 часов.

Из доклада министерства следует, что, поскольку аккумуляторные батареи сели, радиопередатчик, по сути дела, не работал как на аэродроме в Сан-Хуане, так и в начале последнего рейса. Очевидно, неполадки с передатчиком продолжались в течение всего полета, так как попытки установить с самолетом радиосвязь оказались безуспешными.

В Сан-Хуане синоптики сообщили Линквисту, что в начале полета ветер ожидается юго-западный слабый, а потом изменит направление на северо-западное. Делая поправку на ветер, Линквисту следовало вести самолет немного левее заданного курса. Однако, когда приблизились к Майами, ветер снова изменил направление и подул с северо-востока. Если пилот об этом не знал, то даже несильный ветер мог вызвать отклонение от курса влево на 40—50 миль. Таким образом, «Дакота-3», возможно, прошла южнее южной оконечности Флориды и оказалась над Мексиканским заливом.

В 40-е годы радиоаппаратура работала в основном на низких частотах — определить точно свое местоположение над океаном было далеко не просто. Расчеты координат в большой мере зависели от определения скорости полета, высоты, атмосферного давления, температуры воздуха за бортом, скорости и направления ветра, веса самолета и времени пребывания в полете.

«Когда Линквист сообщил, что находится в 50 милях южнее Майами, — пишет Л.-Д. Куше в книге „Бермудский треугольник: мифы и реальность“, — это лишь ориентировочные данные о местоположении самолета. Возможно, он находился не в 50-ти, а в 100 милях от Майами. В конце долгого перелета пилотам нередко кажется, что они ближе к цели, чем в действительности. Точно так же, когда пилот утверждает, что подходит с юга, это лишь приблизительное определение направления. Линквист где-то южнее аэродрома, но не обязательно строго на юге.

Если бы «Дакота-3», вылетев из Сан-Хуана, ни разу не отклонилась от курса, она приблизилась бы к Майами с юго-востока. Сообщение, что самолет находится в 50 милях от аэропорта, пилот в этом случае послал бы из точки «В», которая находится юго-восточнее Майами. Но поскольку он сообщил, что находится в 50 милях южнее Майами (в точке «А»), значит, значительно отклонился от заранее проложенного курса. Суммируя все навигационные ошибки, которые, возможно, допущены экипажем «Дакоты-3» в полете, мы можем предположить, что в момент катастрофы он находился где-то в пределах этого похожего на кусок пирога района; но, возможно, так далеко от Майами, что остался даже за пределами этой территории».

Поисковые суда и самолеты не нашли «Дакоту-3» южнее Майами. Морские карты показывают, что заметная часть акватории к югу от Майами мелководна. Мелководье полосой от 10 до 15 миль окаймляет побережье Флориды, а к востоку от нее занимает большое пространство в районе Большой Багамской банки. Но между этими двумя зонами, в Флоридском заливе, через них несет свои бурные воды Гольфстрим, дно океана круто обрывается на глубину до 5000 футов (1500 м). Когда начались поиски самолета в южном секторе, он, возможно, уже затонул и Гольфстрим унес его далеко на север.

Нельзя забывать и о таком важном факторе, как самочувствие пилотов. К моменту, когда передали свое последнее сообщение, они работали без малого двадцать часов и большую часть этого времени провели в воздухе. В этот очень трудный и долгий день усталость могла помешать им четко и безошибочно делать все необходимые расчеты.

«Самое позднее самолет упал в 5.45, так как к этому времени у него должно кончиться горючее, — предполагает Куше. — Но катастрофа, возможно, произошла еще в 4.15. Во всяком случае, Линквисту пришлось садиться на воду в кромешной тьме, и, вероятнее всего, самолет при этом пострадал. Если на поверхности воды и остались какие-нибудь следы катастрофы — масляные пятна или обломки, — найти их все равно невозможно — унесло быстрое турбулентное течение Гольфстрима на протяжении от трех до шести часов: первый поисковый самолет появился над предполагаемым местом происшествия лишь между девятью и десятью часами утра».

Исчезновение самолета «Стар эриел»

17 января 1949 года в районе Бермудских островов исчез самолет «Стар эриел» типа «Тюдор IV», принадлежавший авиакомпании «Бритиш саут американ эйруэйз» (BSAAC).

«Стар эриел» пропал примерно при таких же обстоятельствах, как ровно год назад «Стар тайгер». Четырехмоторный авиалайнер поднялся с аэродрома Кайндли-Филд (Бермудские острова) в небо и взял курс на Ямайку. Через час командир воздушного судна капитан Макфи послал на Бермуды обычное полетное донесение: «Достигли крейсерской высоты, погода хорошая. Должны прибыть в Кингстон по расписанию». С тех пор «Стар эриела» никто больше не видел.

Когда самолет в последний раз вызывал Бермуды, он шел по курсу и, поскольку бортовое навигационное оборудование функционировало нормально, не мог сколько-нибудь значительно отклониться от намеченной трассы. Если по какой-то причине самолет развалился в воздухе, его обломками оказалась бы засыпана довольно большая площадь и их легко обнаружили бы с воздуха. Если пилоту пришлось садиться на воду, то при спокойном море кому-нибудь наверняка удалось бы спастись. В любом случае на поверхности воды остались бы два спасательных плота, которые в момент аварии автоматически выбрасываются из-под крыльев самолета. Тем не менее все поиски оказались тщетными, хотя погода стояла прекрасная. Ни от самолета, ни от пассажиров не осталось ровным счетом ничего. Расследование, проведенное министерством гражданской авиации, не установило истинной причины этого странного исчезновения.

В докладе министерства гражданской авиации сказано, что на пять с половиной часов полета в бензобаках самолета имелся десятичасовой запас горючего. Лайнер все время летел с попутным ветром, при относительно небольшой загрузке. Погода отличная, высота полета исключала всякую возможность обледенения.

Каждый член экипажа обладал высокой квалификацией. Командир корабля капитан Макфи налетал 4200 часов, из них 2000 часов — в качестве первого пилота на самолетах БСАА; у него большой опыт полетов по трассе Бермуды — Ямайка. Высокую квалификацию имели и другие члены экипажа, а радист считался виртуозом своего дела.

Четыре двигателя типа «роллс-ройс» еще никогда не подводили пилотов, и нет никаких оснований полагать, что в этом рейсе они вышли из строя. Самолет полностью укомплектован навигационным оборудованием, включая несколько приемников, передатчиков и пеленгаторов, а также радиокомпас и радиолокатор.

Среди прочего аварийного инвентаря на самолете в специальном отсеке находились три надувные лодки на 18 человек каждая, оборудованные парусами и веслами, спасательными средствами, всем необходимым для оказания первой помощи пострадавшим и радиопередатчиком. В одной из лодок, кроме того, находилась радиоустановка, автоматически передающая сигналы «SOS» на расстояние до 75 миль. Как только «Стар эриел» касался воды, реле срабатывало автоматически, выбрасывая из отсеков надувные лодки, которые быстро наполнялись воздухом. У всех пассажиров и членов экипажа были спасательные пояса. Кроме обычных, в самолете было пять аварийных выходов, через них пассажиры в любой момент могли покинуть салон.

Погрешности конструкции как причина гибели самолета маловероятны. «Стар эриел» успешно налетал свыше 350 часов без всяких осложнений, а синоптики с уверенностью утверждали, что какие-либо турбулентные потоки воздуха на трассе отсутствовали. Разница в величинах давления внутри и снаружи самолета на крейсерской высоте полета, составлявшей 18 тысяч футов (5400 м), столь мала, что и это вряд ли могло повредить лайнер.

Нельзя, конечно, полностью исключить и возможность диверсии, однако никаких доказательств, что она послужила причиной катастрофы, не обнаружено.

По сообщению метеорологического бюро, погода стояла хорошая. Местами по трассе появлялись облака, но они находились значительно ниже крейсерской высоты полета. Видимость неограниченная над облаками и лишь слегка ограниченная под ними.

В докладе комиссии по расследованию причин катастрофы приводится ряд любопытных сведений.

В 9.32 по бермудскому времени, через 51 минуту после взлета, капитан Макфи вызвал Бермуды: «Вылетел из Кайндли-Филд в 8.41. Расчетное время прибытия в Кингстон 14.10. Высота 18000 футов, видимость хорошая. В 9.32 пролетел над пунктом, находящимся в 150 милях к югу от Кайндли-Филд. В 9.37 рассчитываю пересечь 30 градусов с.ш.»

Второе сообщение… передано G-AGRE («Стар эриел») в 9.42: «Пересек 30 градусов с.ш. в 9.37. Перехожу на радиочастоту Кингстона». Бермуды подтвердили, что сообщение принято. Это подтверждение означало, что теперь «Стар эриел» может без всякого сомнения перейти на частоту волны Кингстона.

В 13.52, то есть через 4.10 после передачи последнего сообщения и за 18 минут до предполагаемого прибытия самолета, Кингстон запросил у Бермуд информацию о G-AGRE, сообщив, что самолет ни разу не выходил на связь с Ямайкой после вылета с Бермуд.

Таким образом, первое предупреждение об исчезновении самолета послано Кингстоном в 13.52, принято на Бермудах в 14.23 и передано на контрольный пункт в 14.30.

В 14.45 Нассау сообщил, что G-AGRE не выходил на связь с Кингстоном и опаздывает с прибытием.

В 14.54 отделение авиакомпании БСАА (Бермуды) передало по телетайпу, что о G-AGRE нет никаких сведении и соответствующие службы приведены в состояние готовности.

В 15.05 самолет G-AHNJ типа «Тюдор IV», который в 13.43 приземлился в Нассау, совершая рейс из Кингстона на Бермуды, получил задание произвести поиск пропавшего самолета.

В 17.08 американским военно-воздушным силам, базирующимся на Бермудских островах, через поисковую службу Нью-Йорка предложено начать массированную поисковую операцию.

Самолет G-AHNJ, вылетевший в 16.25 из Нассау на Бермуды, получил задание вести поиск по предполагаемой трассе полета «Стар эриел». Половина этой трассы, в пункте с координатами 27 градусов с.ш., 69 градусов з.д., пройдена в 19.05, и в 21.20 G-AHNJ совершил посадку на Бермудах. В 16.47 самолет поднялся с Бермудских островов, пролетел по той же трассе 500 миль, а затем вернулся назад; при этом обследована полоса шириной в милю по заданному курсу. В тот же вечер один самолет пролетел по этой трассе от Бермудских островов до Гуантанамо (Куба).

«Стар эриел» мог упасть в море сразу после того, как в 9.42 передал свое последнее сообщение, но, вероятнее всего, катастрофа произошла около 11.00 утра, когда капитан Макфи не сообщил данных о своем местоположении. Хотя в официальном докладе комиссии не сказано, в котором часу на следующее утро прибыли поисковые суда и самолеты,

начать поиск они могли не ранее 7 утра, когда уже рассвело, то есть примерно через 20 часов после катастрофы. Даже если «Стар эриел» оставался в воздухе до самого вечера, не давая о себе знать, значит, он упал по крайней мере за 12 часов до того, как начались поиски.

БСАА. Офицер оперативного отдела штаба: «Переход на частоты Кингстона, о чем говорится в последнем сообщении Макфи, вызывает недоумение. В это время „Стар эриел“ находился всего в 150 милях от Бермудских островов и до Кингстона оставалось еще 1100 миль. Я по собственному опыту знаю, что на этой трассе самолеты устанавливают связь с Кингстоном лишь на траверзе Нассау. Меня особенно поразило, что G-AGRE не сообщил о том, что он взят под контроль Службой слежения Кингстона, перед тем как ему удалось наладить устойчивую радиосвязь с Кингстоном. Кроме того, мне непонятно, почему Бермуды не предприняли никаких действий, учитывая, что самолет передал свое последнее сообщение, находясь всего в 150 милях от их аэродрома, хотя в соответствии с инструкцией наблюдение за полетом продолжается, пока самолет не пролетит половину пути, и контроль не может прекратиться, пока экипаж не установит удовлетворительной радиосвязи с аэропортом следования…»

БСАА. Местный представитель авиакомпании в Кингстоне: «Отсутствие радиосвязи самолета с Кингстоном не давало повода для беспокойства, поскольку до 30 градусов с.ш. самолеты, летящие по данной трассе, обычно работают с Нассау и переходят на работу с Кингстоном лишь после того, как преодолеют примерно половину пути от Бермудских островов до Кингстона».

В Кингстон направлена телеграмма о том, что «Стар эриел» устанавливает с ним радиосвязь, однако молчание самолета ни у кого не вызвало беспокойства из-за неважных в тот день условий радиоприема. В Кингстоне решили, что «Стар эриел» будет поддерживать связь с Бермудами до тех пор, пока не приблизится к Кингстону. Однако Кингстон не знал, что «Стар эриел» прекратил связь с Бермудами, а на Бермудах не знали, что самолету не удалось установить связь с Кингстоном.

В то время ни в одной из инструкций не предусматривался случай, когда самолет прекращает связь с пунктом, из которого вылетел, но не приступает к работе с пунктом назначения.

В результате этого досадного просчета об исчезновении «Стар эриел» узнали слишком поздно и поисковые суда и самолеты не смогли прибыть в предполагаемый район катастрофы до наступления темноты. Если бы существовала четко разработанная процедура передачи контроля над полетом самолета по трассе, поиски начались бы задолго до захода солнца, а не на рассвете следующего дня.

Заключение комиссии: «Ввиду отсутствия каких бы то ни было данных, поскольку обломки самолета не найдены, причину катастрофы установить не удалось».

Хотя самолеты типа «Тюдор IV» хорошо зарекомендовали себя во время Второй мировой войны, после гибели «Стар тайгера» и «Стар эриела» они сняты с эксплуатации на пассажирских авиалиниях.

Гибель футболистов «Торино»

4 мая 1949 года под Турином потерпел катастрофу самолет «Fiat G.212CP», на борту которого находилась футбольная команда «Торино». Погиб 31 человек, в том числе 18 футболистов.

Клуб «Торино» (так звучит название города по-итальянски) основан в 1904 году в противовес другой туринской команде — «Ювентусу». Если поклонниками последней были представители высших и средних слоев общества, то за «Торино» болели прежде всего жители рабочих окраин.

Первые успехи к «Торино» пришли лишь через четверть века после основания клуба, когда «скуадра граната» дважды подряд, в 1927 и 1928 годах, становилась чемпионом Италии. Правда, первого звания «Торино» был лишен из-за скандальной истории с попыткой подкупа защитника команды Луиджи Аллеманди.

В 1939 году возглавил клуб Ферруччо Ново, с именем которого связаны триумфальные выступления «Торино». Новый президент проявил себя страстным поклонником системы «дубль-ве», причем, не найдя подходящего тренера, сам стал разъяснять игрокам ее азы.

Президент «Торино» перекупил у своих земляков-соперников сразу трех именитых игроков — вратаря Бодойру и нападающих Габетто и Бореля. В «Интере» приобретен левый крайний Феррарис, а в «Фиорентине», обладателе Кубка Италии 1940 года, — правый крайний Менти.

Но, пожалуй, самым удачным приобретением оказалась пара нападающих Лоик — Маццола. Эти два ровесника, родившиеся в один и тот же день, 26 января 1919 года, впоследствии стали звездами первой величины в итальянском футболе.

Осенью 1945 года начался очередной чемпионат страны. Фаворит — клуб Ферруччо Ново, который еще больше усилил команду. В составе клуба появилась пара прекрасных крайних защитников — Альдо Балларин из Триеста и Вирджилио Марозо из-под Турина, а также молодой, талантливый вратарь Валерио Бачигалупо из Савоны. Команду значительно усилили центральный защитник Марио Ригамонти из Брешии и полузащитники Джузеппе Грецар (тоже из Триеста) и Эузебио Кастильяно из пьемонтского городка Верчелли. Обладавший мощным и точным ударом, он стал в первом послевоенном чемпионате Италии главным бомбардиром не только «Торино», но и всего финального турнира.

Тем не менее победа досталась команде непросто. Клуб Ново на финише лишь на очко опередил своих земляков из «Ювентуса». Но в последующих двух чемпионатах преимущество «Торино» над соперниками составило соответственно 10 и 16 очков. Последний показатель, кстати, не побит до сих пор. Установлены и другие рекорды. Так, в сезоне 1946/47 года команда забила в 38 матчах чемпионата 104 мяча, а в следующем сезоне, правда уже в 40 играх, — 125. Наконец, установлено еще одно удивительное достижение: с возобновлением чемпионата в 1945 году и вплоть до своей гибели, четыре года спустя, «Торино» не потерпел ни единого поражения на своем поле. Команда играла в размашистый, наступательный футбол, в полной мере используя возможности «дубль-ве», в частности атаку крупными силами, с участием полузащитников.

Однако при столь хорошо поставленной игре у нее не было постоянного тренера: специалисты, которые приглашались на этот пост, менялись почти ежегодно. Работать с Ферруччо Ново непросто, не каждый тренер спокойно воспринимает его указания. В клубе у Ново был свой мозговой центр, состоявший из его незаменимых друзей и консультантов. Это советник и друг президента Роберто Коперико, технический директор клуба венгр Эрнест Эгри-Эрбштейн и английский тренер Лесли Ливзли, занимавшийся физической подготовкой футболистов и передававший клубу опыт британского футбола.

Состав команды гармоничный. Так, в защите атлетизм и мощь, а иногда и жесткость правого защитника Балларина и центрального Ригамонти вполне уживались с элегантной и надежной игрой левого защитника Марозо, прекрасно чувствовавшего мяч. В полузащите неудержимый Кастильяно обеспечивал постоянную поддержку атаке, часто сам используя мощные дальние удары, а его напарник справа, цепкий и быстрый Грецар, выключал из игры любого соперника. Но подлинные чудеса на поле творила пятерка нападения.

Техничные и быстрые края воспитанник клуба Франко Оссола и Пьеро Феррарис (реже Ромео Мента) вместе с центрфорвардом Гульельмо Гебетто устраивали форменные карусели у ворот соперника, в то время как неутомимый Эцио Лоик в амплуа правого инсайда выполнял малозаметную, но весьма полезную роль «подносчика патронов». Он успевал и снабжать мячами партнеров, и сам нередко угрожал чужим воротам, не забывая к тому же подстраховывать своих полузащитников при атаках соперника.

А душа и капитан команды — Валентино Маццола, оттянувшийся со временем с позиции центрфорварда на позицию левого инсайда. Он соединил в себе, пожалуй, лучшие игровые качества товарищей по клубу — силу и мощь, технику и элегантность, скорость и маневренность, игровую фантазию и точность паса и удара. Маццола как подлинный лидер команды мог иной раз один решить судьбу матча, как это случилось еще в 1943 году, когда его единственный гол в ворота «Бари» принес «Торино» победу в чемпионате. Свое имя он оставил и в списке бомбардиров, возглавив его с 29 голами в чемпионате 1946/47 года. Примечательно, что эту традицию продолжил затем его сын Алессандро (или Сандро) Маццола, ставший лучшим снайпером чемпионата в 1965 году; правда, он выступал за клуб «Интер».

На последнем рубеже уверенно действовал вратарь «Торино» Бачигалупо, прекрасно сложенный, отличавшийся отменной реакцией и хорошо играющий как в воздухе, так и внизу.

В целом это была исключительно дружная и сплоченная команда. Почти все игроки женаты, и мало что могло отвлечь их от футбола, которому они преданы душой и сердцем. Такая команда, показывающая яркую, искрометную игру, приобрела необыкновенную популярность в Италии.

Игроки «Торино» составляли основу сборной Италии. Национальная команда играла достаточно результативно, и большая часть забитых мячей пришлась на представителей «Торино». Побед было больше, чем поражений. Особняком стоит проигрыш, со счетом 0:4, сборной Англии в

Турине, в матче, приуроченном к празднованию 50-летия итальянского футбола. Тогда на поле вышли семь игроков туринской команды.

Несколько удрученные неудачей в игре с англичанами, игроки «Торино» подошли к сезону 1948/49 года не в лучшей форме, и к тому же некоторые стали испытывать проблемы, связанные с возрастом. Покинул команду один из лидеров, Феррарис, перешедший в «Новару»; появился ряд молодых игроков, которым требовалось время, чтобы органично влиться в состав.

За пять туров до окончания чемпионата «Торино» опережала ближайшего преследователя, «Интер», на 4 очка. В воскресенье 30 апреля соперники встретились в очном поединке на миланском «Сан Сиро». Итог матча — нулевая ничья, которая сохранила дистанцию между командами, а это значило, что вряд ли кто мог уже догнать лидера. Ферруччо Ново со спокойным сердцем за исход чемпионата дал разрешение своим ребятам слетать в Лиссабон, на товарищеский матч с «Бенфикой», который устраивался в связи с проводами из большого футбола известного португальского футболиста, капитана «Бенфики» и сборной Феррейры. Еще раньше это пообещал ему капитан туринцев Маццола, а слово принято держать. Игра состоялась в среду 3 мая, а на следующий день случилось самое страшное.

Четверг 4 мая 1949 года выдался в Турине хмурым и пасмурным. Над городом нависали тяжелые свинцовые тучи, собравшие, казалось, всю влагу с Альп. Около четырех пополудни небо и вовсе потемнело. Во мгле скрылись очертания 167-метровой «Громады Антонелли», пошел сильный дождь, стало по-осеннему холодно, как в ноябре. Люди старались не выходить без дела на улицу, а те, кто был еще на работе, лихорадочно посматривали на часы — поскорее бы вернуться домой и укрыться в тепле.

И лишь в штаб-квартире футбольного клуба «Торино» никто не проявлял видимой спешки. Здесь терпеливо ждали сообщений о возвращении команды из Португалии, где она накануне провела товарищеский матч с «Бенфикой». Учитывая характер погоды, еще с утра направили клубный автобус в Миланский аэропорт, на случай если посадка в Турине окажется невозможной. Уже пробило пять, но никаких сообщений не поступало. Томительное ожидание переросло в тревогу, а в начале шестого по городу поползли страшные слухи: в пригороде Турина, там, где находится знаменитый собор Суперга с усыпальницами савойских монархов, произошла катастрофа какого-то самолета.

Бросившихся на машинах к месту происшествия сотрудников клуба и карабинеров буквально поразило увиденное: бортовой номер самолета, врезавшегося прямо в земляное основание собора, и разметанные фрагменты футбольной амуниции не оставляли сомнений в личности погибших; это подтвердили и результаты последующего опознания: практически весь основной состав команды «Торино» — бессменного чемпиона послевоенной Италии, из которого десять футболистов входили в сборную страны.

Что стало причиной трагедии? Самолет «Фиат G-212CP» итальянских авиалиний должен лететь из Лиссабона в Милан. Однако экипаж решил направиться прямо в Турин. В условиях плохой видимости, сильного дождя и порывистого ветра пилот потерял ориентацию. В 17.04

самолет задел левым крылом стену, окружавшую собор Суперга. «Фиат» развернуло в воздухе, а затем на большой скорости он врезался в землю. От страшного удара все, кто был на его борту, погибли.

Не стало великой команды «Торино»: вместе с запасными катастрофа унесла жизни восемнадцати игроков. Их участь разделили руководители клуба, в том числе Эгри-Эрбштейн и Ливзли, обслуживающий персонал, сопровождавшие команду туринские журналисты и четверо летчиков — в общей сложности 31 человек. В Италии объявлен национальный траур, страна минутой молчания почтила память погибших: через два дня федерация футбола объявила о своем решении провозгласить «Торино» чемпионом Италии досрочно. Оставшиеся четыре тура чемпионата было решено доиграть молодежными составами. Но и резервы туринского клуба оказались на высоте, выиграв все оставшиеся матчи.

Однако эта победа стала лебединой песней «Торино». Президент клуба Ферруччо Ново, не полетевший с командой в Португалию из-за бронхита, попытался после трагедии восстановить былую мощь клуба, но вновь приобретенные, хотя и классные игроки так и не смогли составить единого ансамбля. Затем команде, попавшей в полосу затяжного финансового кризиса, пришлось покинуть класс «А», несмотря на то, что она стала первым итальянским клубом, начавшим практиковать рекламу. Буква «Т» на футболках игроков соответствовала не только начальной букве названия команды и города, но и шоколадной фирме «Талмоне». И только в сезоне 1975/76 года клуб выиграл чемпионат Италии.

Катастрофа отразилась роковым образом не только на судьбе туринского клуба, но и на развитии всего итальянского футбола, отбросив его надолго в дебри «катеначчо» и засорив заезжими «ориунди». А в международном спорте она положила начало печальной традиции: за следующие три десятилетия в крупнейших авиакатастрофах еще не раз погибали целые команды (советские хоккеисты из ВВС, футболисты «Манчестер Юнайтед», ташкентского «Пахтакора» и другие).

Гибель хоккейной команды ВВС на Ли-2

5 января 1950 года при заходе на посадку в Свердловске (ныне Екатеринбург) разбился самолет Ли-2. Погибли 11 хоккеистов, врач и массажист команды ВВС, а также 6 членов экипажа.

Зимой 1946 года стартовал первый чемпионат СССР по хоккею с шайбой. Команда ВВС, чей костяк составили спортсмены одного из московских военных училищ, сразу заявила о себе в полный голос. Ее первый тренер — молодой Анатолий Тарасов; чуть позже на этом посту его сменил Коротков. К осени 1949 года команда летчиков значительно окрепла, ее состав усилился за счет игроков московского и рижского «Динамо». Теперь любая осечка ВВС воспринималась ее покровителями весьма болезненно.

После того как Коротков вернулся в Академию имени Жуковского, хоккеистов ВВС возглавил Матвей Гольдин, известный в довоенное время игрок в русский хоккей, фанатик спорта. Однако он недолго продержался у руля команды. Гольдина освободили от тренерских обязанностей за

несколько дней до вылета хоккеистов ВВС на матчи в Челябинск и Свердловск. Произошло это при следующих обстоятельствах. Летчики проиграли в принципиальном поединке с «Динамо». У победителей блистал Василий Трофимов, начинавший заниматься русским хоккеем в Болшевской трудкоммуне, где до войны работал тренером Гольдин. Когда после игры команды направлялись в раздевалку, Матвей Иосифович сказал Трофимову: «Что ж, поздравляю, Василек! Отлично сыграл». Гольдин не заметил, что позади шел безмерно расстроенный проигрышем один из покровителей команды ВВС. Услышав слова Гольдина, он пришел в ярость: «Ах так! Ты наших врагов поздравляешь?!» В тот же день тренера сняли.

Не поехали на Урал и два ведущих игрока ВВС — Шувалов и Виноградов. Виктор Шувалов вырос в Челябинске, в первые послевоенные годы выступал за местный «Трактор», и его переезд в Москву уральские болельщики сочли предательством. Поэтому командующий лично распорядился Шувалова на Урал не брать, дабы, как он выразился, «не дразнить гусей». Что же касается Александра Виноградова, то его дисквалифицировали на две игры за нападение на вратаря. К тому же на тренировке перед отъездом на Урал он получил легкую травму.

И еще одно важное обстоятельство: команда ВВС едет на Урал поездом! Однако новый играющий тренер, Борис Бочарников, настоял на том, чтобы лететь самолетом. По профессии инженер, человек очень умный и образованный, Бочарников — одержимый спортсмен, честный и справедливый. Возглавив ВВС, он не желал терять ни одного тренировочного дня, а поезд на Урал в то время шел почти трое суток. В результате по настоянию тренера хоккейной команде выделили для чартерного рейса самолет Ли-2.

5 января 1950 года самолет с хоккеистами ВВС на борту поднялся в воздух с Центрального аэродрома Москвы и взял курс на Свердловск (ныне Екатеринбург).

Полет проходил нормально, но при заходе на посадку на аэродром Кольцово произошла трагедия.

Как рассказывали авиаторы, метеоусловия в районе аэродрома были крайне неблагоприятными — сильная метель, с резкими порывами ветра. Командир Ли-2 майор Зотов сделал два захода на посадку, но это не спасло — самолет врезался в землю, экипаж и пассажиры погибли.

Расследование катастрофы поручили Ф.Ф. Прокопенко, служившему в управлении боевой подготовки Московского военногоокруга.

По мнению Прокопенко, катастрофа произошла из-за целого ряда неблагоприятных факторов. Во-первых, сказались сложные метеоусловия в районе Среднего Урала, из-за чего ряд аэродромов закрыли и все самолеты направлялись на аэродром Кольцово. Но и здесь погода была на пределе метеоминимума. Во-вторых, в полной мере проявились негативные последствия ведомственного подхода: местные диспетчеры заводили на посадку в первую очередь «свои», пассажирские самолеты. Чтобы военный Ли-2 не создавал помех этим «бортам», его отправили в зону ожидания, на верхние эшелоны. Ожидание длилось довольно долго; за это время стемнело, сохранялась интенсивная болтанка, на борту пассажиры стали проявлять беспокойство, да и экипаж занервничал. Хоккеисты сбились в

хвост, что для такого небольшого самолета создавало определенные проблемы в пилотировании.

В нескольких километрах от аэродрома Кольцово находилась другая, плохо оборудованная полоса аэродрома Арамиль, имевшая свой радиопривод с частотами, близкими к частотам аэродрома Кольцово, и с близким курсом захода на посадку. На него-то ошибочно и настроился штурман Ли-2. Майор Зотов, опытный летчик, проходя этот привод, посадочную полосу не обнаружил; ушел на второй круг. Вновь снизившись, включил прожектор, который в условиях интенсивного снегопада создал «экран», похожий на светящуюся стену. Это и стало последним, роковым обстоятельством.

На месте катастрофы нашли искореженную груду металла, а также несколько пар хоккейных коньков с чудовищно изогнутыми лезвиями. По сломанному пополам серебряному рублю 20-х годов опознали врача команды Гальперина. Он всегда носил с собой этот талисман, который, увы, не спас его от смерти. В одном из кусков самолетной обшивки сохранилась колода игральных карт: Борис Бочарников — завзятый преферансист.

Вместе с Бочарниковым погибли несколько великолепных хоккеистов. Их имена сохранились не только на обелиске, установленном близ Свердловского аэродрома Кольцово, но также в истории отечественного хоккея.

Иван Новиков, очень быстрый, напористый и техничный крайний нападающий. Чех Зденек Зикмунд, честный, открытый парень, которого особенно любили в команде. Младший брат Анатолия Тарасова — Юрий, участник войны, которого в спортивном мире нарекли Багратионом за портретное сходство со знаменитым полководцем. Два рижанина: вратарь сборной команды СССР Харий Меллупс и защитник Роберт Шульманис, который еще в буржуазной Латвии выступал за знаменитую команду «Все звезды Балтики», — элегантный игрок, обладавший сильнейшим броском.

Юрий Жибуртович уже имел звание капитана и учился на третьем курсе Военно-воздушной академии имени Жуковского. В свои 29 лет он говорил, что играет последний сезон. Жил Юрий в одном из домов за стадионом «Динамо», неподалеку от Центрального аэродрома. Жибуртович опаздывал на этот злополучный рейс — такое, впрочем, с ним случалось часто, его даже звали «копушником». Чтобы успеть на самолет, хоккеист изо всех сил припустил бегом через Петровский парк и на сей раз, хотя и взмыленный, прибыл вовремя.

Погибли в авиакатастрофе также второй вратарь ВВС Виктор Исаев, нападающий Александр Моисеев, врач команды Гальперин и массажист Галкин.

Вместе с командой собирался лететь и знаменитый Всеволод Бобров, но его не оказалось в самолете. Как и почему — этот вопрос долгое время вызывал споры, пока — совершенно случайно — все окончательно не прояснилось.

До этого широкое распространение получила версия, что Бобров опоздал к самолету из-за банального застолья. Независимо друг от друга некоторые деятели литературы, артисты, военные, работники торговли и общепита клялись и божились, что Боброва спасли именно они. Мол, засиделись с Севкой в ресторане, а когда спохватились, самолет уже

улетел. Рассказы похожи один на другой, менялись только названия ресторанов.

Очень многие, даже в спортивном мире, утверждали, что Бобров все же примчался на аэродром, но через пять минут после того, как самолет ушел в небо. Анатолий Владимирович Тарасов вспоминал поведанную кем-то историю, что Бобров якобы даже бежал за катившим по бетонке самолетом. «Если бы его увидели из иллюминаторов, то, конечно, прекратили бы рулежку», — считает Тарасов.

Андрей Васильевич Старовойтов, в прошлом игрок хоккейной команды ЦДКА, а затем один из лучших советских хоккейных арбитров, рассказывает, что Бобров все-таки явился на аэродром вовремя. Но до матчей на Урале оставалось еще несколько дней, поэтому Всеволод спросил у Бочарникова: «Зачем мы так рано летим?» Бочарников ответил: «Будем там тренироваться». Бобров лишь пожал плечами: «Кто не умеет играть, тот пусть тренируется, а я поеду поездом». И ушел. Правда, рассказывая об этом эпизоде, Старовойтов добавлял, что сам он на аэродроме не был и говорит с чужих слов.

Гораздо более правдоподобно выглядит версия Виктора Шувалова и Александра Виноградова. Дело в том, что как раз в это время Бобров переходил из команды ЦДКА в команду ВВС — он еще не сыграл за летчиков ни одного матча. И поэтому, как утверждает Шувалов, Всеволод вообще не намеревался 5 января лететь на Урал, потому что не успел сдать администратору армейской команды свое хоккейное снаряжение. Ему предстояло рассчитаться со старым клубом, а вечером выехать в Свердловск на поезде. Виноградов добавляет, что Всеволод еще не оформил документы на переход в ВВС. Поскольку до матчей на Урале оставалось время, Бобров собирался уладить все административно-хозяйственные дела, связанные с переходом в новый клуб.

И тем не менее даже Шувалов и Виноградов не правы: Бобров все-таки должен был лететь в разбившемся самолете.

Но когда существует уже несколько версий, где гарантия, что еще одна единственно верная? Такая гарантия существует: все, что произошло с ним в день 5 января 1950 года, однажды рассказал сам Всеволод Бобров. В 1953 году он решил написать книгу мемуаров, — увы, его хватило лишь на двенадцать страниц. Но свою рукопись Всеволод Михайлович начал именно с описания того, как чудом избежал авиационной катастрофы, в которой разбилась команда ВВС.

Об этих двенадцати страничках, написанных Бобровым, забыли все, в том числе он сам. Но, как ни парадоксально, все они сохранились! Спустя три десятилетия появилась возможность узнать, что произошло с Всеволодом Бобровым 5 января 1950 года, из текста, написанного самим спортсменом, а это документ неоспоримый. Впрочем, сначала нелишне с помощью конкретных фактов опровергнуть расхожие версии, известные ранее. Что касается ресторанных застолий, которые якобы спасли жизнь Боброву, то здесь вопрос ясен: самолет улетел из Москвы в 6 часов утра, и никаких опозданий, связанных с дружескими обедами или ужинами, просто быть не могло. Не подтверждается и версия, что Бобров не успел оформить свой переход в команду ВВС: этот переход состоялся еще до Нового года.

Всеволод уже имел право выступать за команду ВВС, а значит, ему предстояло лететь в ее составе на Урал.

Но что же произошло на самом деле? Всеволод Михайлович в набросках мемуаров, названных «Капитан олимпийских команд», свидетельствует:

«То, о чем я сейчас собираюсь рассказать, для меня настолько странно и необычно, а события настолько тягостны, что, когда я об этом вспоминаю, то, что произошло много лет назад, стоит перед моими глазами настолько отчетливо и живо, будто это было несколько дней назад. Перед самым Новым годом подписан приказ о моем переводе в ВВС МВО. Новый коллектив, новые товарищи, среди которых много выдающихся хоккеистов, — все это интересно, но с особенным интересом я ждал первых игр в новом коллективе. Через несколько дней после Нового года я вместе со своей командой должен вылететь на Урал, в Свердловск и Челябинск: там предстояли очередные игры на первенство СССР по хоккею.

Вылет назначен на 6 часов утра. Как сейчас помню, придя домой, я завел будильник, поставив его на 4 часа утра. И еще, кроме того, сказал своему младшему брату Борису, чтобы он, услышав звон будильника, разбудил меня. Но, проснувшись в 7-м часу утра, я увидел, что будильник остановился еще ночью, а братишка сладко спит. Проспал! А ребята, наверное, улетели. Что же теперь делать? И как бы в ответ на это кто-то отчаянно стал звонить в квартиру. Это был администратор хоккейной команды Н.А. Кольчугин.

— Михалыч, спишь?

— Проспал, Николай Александрович. Как теперь быть-то?

— Ну что ж делать? Поедем вечером поездом. Ты уж будь дома, а я побегу за билетами! С вокзала позвоню тебе.

Да, подумал я, нехорошо получилось, и с будильником что-тостряслось».

Борис Михайлович Бобров, много лет проработавший в Министерстве внешней торговли СССР, добавляет к этому описанию следующее: «Всеволод пришел домой примерно в десять часов вечера, и около одиннадцати мы улеглись. Наши кровати стояли рядом, а в головах — тумбочка с будильником. Будильник старый, проверенный и надежный, никогда раньше не отказывал. Всеволод его завел и передал мне, а я, хорошо помню, когда ставил его на прикроватную тумбу, еще раз на него взглянул и приложил к уху — на всякий случай, по привычке. Все в порядке! Почему он остановился ночью и не зазвонил — одному Богу известно!»

Незазвонивший будильник спас жизнь и Кольчугину. Он уже сидел в самолете, когда ему приказали передать чековые книжки, подотчетные деньги, а также другие командировочные документы Бочарникову и отправиться на поиски Боброва, причем разыскать его любой ценой. Задерживать вылет не стали: погода неустойчивая, аэродром может закрыться.

Вечером того же дня Бобров и Кольчугин благополучно сели в поезд и выехали в Челябинск.

Когда поезд стоял в Куйбышеве, по вокзальному радио объявили: «Майора Боброва просят немедленно зайти в военную комендатуру». Там, в комендатуре, Всеволоду и сообщили о гибели команды ВВС в авиационной

катастрофе.

Хоронили погибших торжественно, с подобающими воинскими почестями и салютом. Над братской могилой воздвигли обелиск. Каждый раз, когда Всеволод Бобров приезжал в Свердловск, он первым делом отправлялся на кладбище около Кольцовского аэропорта, умудряясь даже в зимнюю стужу доставать где-то живые цветы.

О катастрофе и погибших хоккеистах ни в печати, ни по радио не сообщалось. Оно и понятно: трагедия произошла через две с половиной недели после 70-летия Сталина. Его сын Василий, командующий ВВС МВО, первым в отечественном спорте завел традицию устраивать для подопечных футболистов и хоккеистов чартерные рейсы. Опасаясь реакции отца и возможного расследования причин катастрофы, которое могло выявить факт использования машины из авиаполка особого назначения, неоднократно выполнявшей правительственные задания и совершенно не предназначенной для перевозки любимой команды генерала авиации, Василий Сталин решил буквально за сутки сколотить новую команду ВВС. В газетах стали упоминать фамилии лишь трех игроков, сохранившихся от старого состава, которые по разным причинам не полетели тем злополучным рейсом. Как и прежде, упоминался Жибуртович, но при этом не указывались его имя или инициалы, поскольку за ВВС теперь играл брат погибшего Павел, будущий чемпион мира и Европы. Сталин, никогда не вмешивавшийся в дела Василия, об этой катастрофе так никогда и не узнал.

Между тем первенство СССР по хоккею с шайбой продолжалось и матчи ВВС на Урале должны были состояться. В команду ВВС вернулись Арик Чаплинский, Александр Стриганов, Александр Афонькин, пригласили и некоторых новичков. Вместе с Виноградовым и Шуваловым их посадили в поезд и отправили в Челябинск, где предстояло провести первую игру.

Она была незабываемой. В Челябинске знали о катастрофе. Переполненные трибуны горячо болели не за хозяев поля, а за гостей — за команду ВВС. Все понимали, что летчики играют не только за себя, но и за погибших товарищей. Всеволод Бобров в том матче играл виртуозно, и, ко всеобщему ликованию, команда ВВС победила со счетом 8:3.

Среди московских болельщиков ходили самые невероятные слухи о том, что произошло в Свердловске. Естественно, все с колоссальным нетерпением ждали первой игры команды ВВС на стадионе «Динамо».

И вот этот первый матч на «Динамо» состоялся. Но, как ни странно, он не только не принес болельщикам полной ясности, а, наоборот, лишь подогрел споры. Дело в том, что рядом с Бобровым, Шуваловым и Виноградовым играл теперь брат Юрия Жибуртовича — Павел Жибуртович. А кроме того, в команду временно пригласили хоккеиста Анатолия Моисеева, по прозвищу Блоха. Поскольку диктор, объявляя составы команд, называл только фамилии — без имен, а половина фамилий оказалась болельщикам знакомой по привычному составу ВВС, то многие в тот день решили, что катастрофа в Свердловске всего лишьслухи.

Но когда объявили, что новым играющим тренером команды ВВС назначен Всеволод Бобров, все прояснилось окончательно.

Тот сезон летчики доигрывали всего лишь двумя пятерками хоккеистов, и команде Всеволода Боброва не хватило всего лишь одного

очка, чтобы стать бронзовым призером чемпионата.

Шведский самолет DC-3 сбит над Балтикой

13 июня 1952 года над Балтийским морем при загадочных обстоятельствах пропал шведский военный самолет DC-3. Позднее выяснилось, что он сбит советским истребителем МиГ-15. Погибли 8 человек.

В течение почти сорока лет газеты и журналы Швеции лишь строили гипотезы и предположения по поводу гибели самолета DC-3, которая произошла 13 июня 1952 года в небе над Балтикой.

17 июня 1952 года правительства СССР и Швеции обменялись резкими нотами. В частности, в ноте МИДа СССР говорилось, что 13 июня, в 13.10, в районе Вентспилса в советское воздушное пространство вторглись два иностранных самолета. Поднятые в воздух перехватчики отогнали их. Из-за тумана не удалось определить их тип и государственную принадлежность. Был ли среди них погибший DC-3, неизвестно.

Шведским журналистам удалось выяснить, что незадолго до инцидента Швеция приобрела в США два DC-3, оснащенных последней по тому времени техникой фото — и радиоразведки. По мнению сына штурмана самолета DC-3 Госты Блада, разведывательный самолет должен летать в международных водах галсами, параллельными границам СССР. По другим журналистским данным, генерал шведских ВВС Норденшельд, узнав, что найдена резиновая лодка DC-3, прошитая пулями, заправил баки своего собственного истребителя «Вампир» и взмыл в воздух искать встречи с «МиГами».

По свидетельству бывшего пилота истребителя «МиГ» Давида Ландо, DC-3 сбит его сослуживцем по 483-му истребительно-авиационному полку Григорием Осинским. МиГ-15 Осинского, оборудованный дополнительными топливными баками, пригоден для работы в глубоких нейтральных водах. До нейтральных вод Осинский долетел за несколько минут; увидел цель; получил приказ уничтожить. Речи об опознании или принуждении самолета-нарушителя сесть на территории СССР не было. Первый раз Осинский проскочил тихоходный DC-3. Через две с половиной минуты после завершения маневра он открыл огонь; попал в правый мотор, самолет загорелся. Приказа стрелять по спасающемуся экипажу не поступало.

Самолет Осинского посадили в Риге. Летчика на транспортном самолете доставили в Москву, откуда он возвратился с орденом Боевого Красного Знамени. По мнению Ландо, приказ на поражение самолета в нейтральных водах мог поступить только из Москвы.

В 1992 году Министерством обороны России рассекречены документы по делу DC-3. Документально установлено, что шведский самолет сбит заместителем командира эскадрильи по политчасти 483-го истребительно-авиационного полка капитаном Григорием Осинским. Приказ на уничтожение дан командующим войсками Прибалтийского района воздушной обороны полковником Федором Ивановичем Шинкаренко (организатором сверхсекретной специальной группы истребителей, призванной подстерегать и уничтожать иностранные самолеты — нарушители границы).

Полет DC-3 зафиксирован РЛС в 12.15 на удалении 95 километров северо-западнее Виндавы, в нейтральных водах Балтийского моря. Самолет шел курсом на юг на высоте 7000 м.

В 12.44 развернулся и полетел в северном направлении.

В 12.46 произвел взлет Осинский на истребителе МиГ-15, оборудованном подвесными топливными баками.

В 13.14 он обнаружил DC-3 на высоте 6700 м впереди слева. После маневра сзади справа под ракурсом 2/4 с дистанции 800 м открыл огонь. До открытия огня DC-3 на приближение истребителя не реагировал. Трасса прошла ниже разведчика. Довернув истребитель и не выходя из атаки, Осинский с дистанции 500—600 м открыл огонь со всех точек, трассу снарядов и разрывы их хорошо видел. Из атаки вышел на дистанции 150—200 м влево; в этот момент левый мотор у разведчика загорелся, выпали шасси; самолет развернулся со снижением влево, на высоте 6000 м от самолета отделился один парашютист.

Самолет, весь объятый пламенем, с углом 50 градусов стал резко снижаться; на высоте 4000 м по горящему самолету Осинский произвел еще одну атаку; на высоте 3800 м падающий горящий самолет вошел в сплошную облачность. DC-3 сбит над открытым морем вне пределов территории СССР, в 100—110 км от пограничного города Вентспилс, в13.20.

В 13.55 Осинский по приказанию Шинкаренко произвел посадку вРиге.

По свидетельству Героя Советского Союза генерал-полковника в отставке Ф.И. Шинкаренко, на DC-3 работала группа операторов, подготовленных в школе специалистов по радионаблюдению. Основная задача DC-3 — засечь расположение радиолокаторов ПВО СССР. Летали шведы осторожно и своеобразно: обычно вдоль границы, потом на короткое время пересекали границу, немного углублялись на территорию СССР, разворачивались и «удирали». Такие полеты стали обычным явлением. Перехватить и посадить разведчик на наш аэродром невозможно. Но допускать подобные полеты больше нельзя. Поэтому капитану Осинскому еще на земле Шинкаренко отдал приказ об уничтожении разведчика.

После атаки истребитель сопровождал горящий DC-3, пока тот не упал в нейтральных водах. Точку падения самолета засекли — она оказалась северо-восточнее острова Готланд.

По мнению Шинкаренко, связь DC-3 со своей базой оборвалась не внезапно и не случайно. Экипаж сам ее отключал для обеспечения секретности, как только разворачивал самолет в сторону СССР. Так они сделали и в этот раз. А после атаки МиГ-15 у DC-3 уже не было возможности выйти в эфир.

В этот же день военный министр СССР Василевский отправил Сталину рапорт: «Сегодня, 13 июня, в 13 часов 20 минут, в 100 километрах северо-западнее Виндавы нашим истребителем „МиГ-15“ сбит иностранный двухмоторный самолет при следующих обстоятельствах (излагается суть дела, основанная на докладе Шинкаренко. — И.М.)». И далее:

«По наблюдению летчика, сбитый самолет американского производства типа С-46D „Коммандо“, но опознавательных знаков летчик не видел.

Не исключено, что в определении типа самолета летчиком допущена ошибка, так как шведы имеют на вооружении несколько похожий по внешнему виду самолет «СААБ-90А»«.

Шведы организовали поисковые и спасательные работы как раз в том месте, где упал самолет, но достать его в 1952 году с глубины 220 м не могли.

Журналистские расследования в Швеции и в СССР приоткрыли тайну гибели DC-3 и восьми членов его экипажа: В. Бука, Б. Карлсона, Б. Нилсона, И. Свенсона, Д. Матсона, К. Джонсона, А Балмеберга, Г. Блека. Обо всех обстоятельствах гибели DC-3 в курсе не только советские, но и шведские военные. Шведы отлично знали не только то, что случилось с самолетом, но и где лежит сбитый «Дуглас». Видимо, обнародовать правду значило признать, что нейтральная страна вела себя не всегда нейтрально. По всей вероятности, медвежью услугу шведам оказали американцы. Именно они, потеряв два В-29, поняли: в районе начали весьма решительно действовать советские истребители-перехватчики. Но сами рисковать больше не стали, отправив на заклание услужливых скандинавов.

В марте 1993 года шведскими военными предпринята попытка найти самолет DC-3 с помощью подводного робота. Самолет найти не удалось, но при этом обнаружили неподалеку от шведского острова Готланд подводную лодку, предположительно русскую, типа «Львица» или «Барс», которая ориентировочно затонула в мае 1917 года. *5 Самолет был найден 18 июня 2003 года. — Прим. читателя.*

В ноябре 1994 года известный шведский журнал «Фолькет и Бильд» выступил с утверждением: власти СССР возвели на себя напраслину, заявив 18 ноября 1991 года, что шведский самолет-шпион не нарушал воздушную границу СССР и сбит не в небе над Прибалтикой, а над международными водами. Ссылаясь на рассекреченные документы МИДа Швеции и журналистское расследование (встреча с Ф. Шинкаренко и Г. Осинским, которые утверждали, что самолет находился над Прибалтикой), автор статьи Стефан Линдгрен делает вывод, что власти СССР (МИД, Министерство обороны, правительство) согласились на подобное признание и соответственно подтасовку фактов, чтобы получить шведские экспортные кредиты для Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Катастрофа на авиашоу в Фарнборо

6 сентября 1952 года британский реактивный истребитель DH-110 взорвался и упал на толпу зрителей, присутствовавших на авиашоу в Фарнборо. Убиты на месте 28 зрителей, еще 69 тяжело ранены.

Один из самых зрелищных элементов любого авиационного праздника или выставки авиатехники — групповой пилотаж на реактивных самолетах. Сегодня в каждой стране есть одна или несколько пилотажных эскадрилий, в которых служат лучшие летчики, великолепно владеющие сложнейшими современными машинами. Невозможно оторвать взгляд от головокружительных фигур высшего пилотажа. Но эта внешняя легкость достигается долгими часами изнурительных летных тренировок и тщательной наземной подготовкой. Любая оплошность или небрежность неизбежно заканчивается трагедией.

6 сентября 1952 года первый послевоенный авиасалон в Фарнборо собрал на летном поле Испытательного центра королевских ВВС более 100 тысяч зрителей.

Старший летчик-испытатель фирмы «Де Хевиленд» Джон Дерри восхищал посетителей невиданным доселе фокусом — он разгонял свой серебристый DH-110 (дальнейшее развитие истребителя «Вампир» и прототип будущего двухдвигательного палубного многоцелевого самолета «Си Виксен») до сверхзвуковой скорости и пикировал прямо на трибуну, стараясь направить ударную волну в сторону ошеломленных зрителей.

Первый скоростной проход закончился, с точки зрения Дерри, весьма удачно: от дикого рева турбин и грохота звуковой волны собравшиеся втянули головы и присели, с опаской провожая глазами маленький, но очень шумный самолет, который уже разворачивался на второй круг.

До трагедии оставались считанные секунды. Когда DH-110 на сверхзвуковой скорости проходил границу аэродрома, он в одно мгновение перевернулся на спину и, разваливаясь на куски, врезался в землю. Обломки самолета, словно гигантская шрапнель, изрешетили плотно стоявшую толпу. Джон Дерри и летчик-наблюдатель Тони Ричардс погибли в момент удара о землю. Их лихачество кончилось весьма трагически — 28 зрителей убиты на месте, еще 69 тяжело ранены.

Впоследствии многие очевидцы утверждали, что процесс разрушения самолета начался с левого двигателя, который оторвался от фюзеляжа, однако специалистам из Центра по расследованию авиационных катастроф, расположенного в Фарнборо, удалось восстановить истинную картину трагедии.

Когда Дерри выравнивал свой истребитель на сверхзвуковой скорости, аэродинамические нагрузки на правый элерон вместе со значительной положительной перегрузкой при выходе из пикирования привели к отрыву элерона и последующему разрушению всей машины. Катастрофы удалось бы избежать, если бы DH-110 был оборудован аэродинамическими перегородками на крыле. Второй экземпляр этой опытной машины, специально подготовленный к авиашоу в Фарнборо, имел перегородки. Но за несколько часов до начала полетов выяснилось, что у него неисправна гидросистема, и Дерри пришлось лететь на запасной машине, на которой аэродинамические гребни отсутствовали.

Из катастрофы в Фарнборо извлечен важный урок: во время демонстрационных полетов самолеты ни в коем случае не должны направляться в сторону трибун. Чтобы эта, казалось бы, очевидная истина стала еще нагляднее, 30 человек заплатили своими жизнями, но буквально через год, во время воздушного праздника, организованного ВВС США на военно-воздушной базе Хейфорд в Англии, истребители вновь проносились над самыми головами ошалевших от невыносимого грохота зрителей.

На авиашоу снова и снова случаются ужасающие катастрофы. Вот хроника самых страшных из них.

19 июля 1965 года, Франция. Во время международного авиасалона в парижском аэропорту Ле-Бурже итальянский военный самолет «Фиат G-91» при посадке не попал на взлетно-посадочную полосу. На

расположенной вдоль полосы автостоянке он повредил около 50 припаркованных там автомобилей, 9 человек погибли, 12 получили тяжелые ранения.

24 сентября 1972 года, США. Горящий реактивный истребитель упал на кафе-мороженое в Сакраменто (Калифорния); 22 человека погибли, в их числе 10 детей. Пилот получил легкие травмы. Вскоре после взлета во время авиашоу его самолет попал в «штопор».

8 июня 1973 года, Франция. На парижском авиасалоне взорвался и упал на деревню советский сверхзвуковой самолет Ту-144. 14 человек погибли.

5 сентября 1982 года, Германия. При демонстрации фигур высшего пилотажа в Бад-Дюркхайме пять человек убиты упавшим американским бипланом. Пилот получил тяжелые ранения.

11 сентября 1982 года, Германия. Военный вертолет США типа «Giant Chinook CH-47», на борту которого находились парашютисты из Франции, Англии и Германии, во время празднования Международного дня дирижабля в Маннгейме упал на скоростную автомобильную магистраль. Все 46 пассажиров погибли.

23 мая 1983 года, Германия. Во время авиашоу во Франкфуртском аэропорту Рейн-Майн на шоссе упал канадский реактивный истребитель и врезался в машину. Пилот успел катапультироваться и остался жив. Шесть членов семьи одного священника сгорели в собственном автомобиле.

28 августа 1988 года, Германия. Три реактивных самолета итальянской эскадрильи высшего пилотажа «Frecce Tricolori» во время демонстрационного полета на американской военно-воздушной базе Рамштайн столкнулись, загорелись и упали на зрителей. Три пилота и 31 зритель погибли. В течение следующих недель от травм скончались еще 36 человек из 388 раненых.

22 октября 1989 года, Эквадор. На авиашоу эквадорский военный «Ягуар» упал на жилые дома портового города Гуаякиль; 10 человек погибли; 7 жителей получили тяжелые, ожоги.

9 мая 1993 года, Россия. Во время празднования 48-й годовщины окончания войны на авиашоу в уральском Нижнем Тагиле упал спортивный самолет Як-52. Погибли не менее 18 человек, многие получили тяжелые ранения.

26 июля 1997 года, Бельгия. Во время международной авиационной выставки в Остенде при выполнении «мертвой петли» потерял управление и загорелся биплан королевских ВВС Иордании XT-300. Пилот и 8 зрителей погибли, 57 человек получили ранения.

27 июля 2002 года, Украина. На авиашоу под Львовом во время выполнения фигуры высшего пилотажа на зрителей упал истребитель Су-27. Авиашоу проводилось по случаю 60-летия 14-го авиационного корпуса военно-воздушных сил Украины на аэродроме Скнилов. Погибли 83 человека, 199 получили ранения.

Катастрофа реактивной «Кометы-1» под Калькуттой

3 мая 1953 года в 50 километрах от Калькутты (Индия) во время сильной бури разрушился в воздухе первый в мире реактивный лайнер «Комета-1» G-ALYV. Погибли 43 человека.

В 1949 году весь мир облетела сенсационная новость: 7 июля в Англии пассажирский самолет с четырьмя реактивными двигателями «Комета» совершил первый полет. Начиналась эра реактивной авиации.

Изящные линии новой машины вызвали восторг публики, технические характеристики новинки не оставляли никаких шансов конкурентам. Максимальная скорость лайнера 700 км/ч на высоте 11000 м, расчетная дальность полета 2560 км. Пассажирский салон первоначально рассчитан на 32 места.

Разработку и постройку первого образца реактивной «Кометы» английская фирма «Де Хевиленд» проводила в обстановке строжайшей секретности. Испытания опытного самолета проходили довольно успешно, и уже в сентябре 1949 года он стал событием знаменитого авиасалона в Фарнборо. В следующем году появилась вторая «Комета».

Новая машина один за другим била мировые рекорды. Например, расстояние 2396 км от Лондона до Триполи «Комета» преодолела в два раза быстрее самолетов DC-4 и «Авро Йорк», обслуживавших эту трассу (3 часа 23 минуты), а на обратный путь затратила и того меньше — 3 часа 13 минут. Затем последовали Рим (2 часа в одну сторону) и Каир (5 часов 7 минут). Первый серийный экземпляр «Кометы-1» поднялся в небо в январе 1951 года. Реактивный первенец мог перевозить до 36 пассажиров. Дальность полета варьировалась от 2800 км (с полной коммерческой нагрузкой) до 6170 км (с максимальным запасом топлива). Практический потолок «Кометы-1» составлял 13100 метров. Максимальный взлетный вес машины 48 тонн. В конструкции самолета широко использовались новейшие алюминиевые сплавы, причем многие металлические детали (в основном панели обшивки) крепились друг к другу с помощью синтетического клея «Редакс».

В феврале 1951 года в воздух поднялся прототип «Кометы-2», на котором установлены новые турбореактивные двигатели «Эвон 502». Увеличение тяги и снижение удельного расхода топлива позволили повысить коммерческую нагрузку «Кометы» до 6, 2 т, а дальность — до 4060 км. В удлиненном на один метр фюзеляже могли с комфортом разместиться 44 пассажира. Изменение профилей крыла улучшило летные и пилотажные характеристики на малых скоростях полета. Перспективной новинкой заинтересовались сразу пять авиакомпаний, сделавших заказы на 16 «Комет». 2 мая 1952 года при огромном стечении народа «Комета-1» авиакомпании BOAC (бортовой номер G-ALYP) отправилась в первый коммерческий рейс по маршруту Лондон — Йоханнесбург. Расстояние 10821 км экипаж капитана Маженди преодолел за 23 часа, причем большую часть путешествия заняли промежуточные посадки в Риме, Бейруте, Хартуме, Энтебе и Ливингстоне.

Британская авиация и фирма «Де Хевиленд» почивала на лаврах. Принцесса Маргарет и королева-мать стали одними из первых пассажиров «реактивного чуда».

В сентябре этого же года объявлено о начале производства трансатлантической модели «Кометы». Оснащенная новейшими двигателями «Эвон RA26» фирмы «Роллс-Ройс», «Комета-3» могла

перевезти от 58 до 76 пассажиров на расстояние 4320 километров без посадки. Министерство снабжения Англии немедленно выдало заказ на постройку опытного образца. И почти вслед за этим фирма «Де Хевиленд» подписала контракт на поставку трех «Комет-3» с одной из крупнейших американских компаний — «Пан Американ». Британцы становились лидерами мирового авиастроения.

Но, как это часто бывает в жизни, головокружительные успехи часто сменяются не менее впечатляющими падениями. 26 октября 1952 года, спустя немногим более пяти месяцев с начала коммерческой эксплуатации, погибла первая «Комета». В римском аэропорту «Чампино» разбился самолет авиакомпании BOAC. Это машина первой серии, совершавшая регулярный рейс по маршруту Лондон — Йоханнесбург. После дозаправки в Риме экипаж и 33 пассажира собирались продолжить свой путь в Южную Африку, но на взлете капитан слишком рано потянул штурвал на себя и мощности двигателей не хватило, чтобы преодолеть резко возросшее аэродинамическое сопротивление. В результате «Комета» вылетела с полосы, снесла стойки шасси о земляную насыпь и замерла посреди поля. К счастью, обошлось без пожара и все пассажиры благополучно покинули полуразрушенный самолет.

Комиссия по расследованию причин аварии признала виновником происшествия капитана «Кометы», после чего он понижен в звании и списан на грузовые «Йорки». Репутация фирмы «Де Хевиленд» осталась незапятнанной.

Прошло еще полгода, и в Карачи не смогла оторваться от земли «Комета», направлявшаяся в Сидней. Эта машина принадлежала авиакомпании «Канадиан пасифик» и предназначалась для работы на тихоокеанских линиях. На взлете самолет слишком рано задрал нос. «Комета» проломила забор, ограждавший летное поле, и врезалась в крутой склон оврага. В пламени вспыхнувшего вслед за ударом пожара погибли пять членов экипажа и шесть техников авиакомпании. И опять в качестве причины катастрофы названа ошибка капитана, который не имел достаточного опыта полетов на реактивных машинах. Несмотря на то что следственная комиссия не поставила под сомнение безопасность конструкции «Кометы», компания «Канадиан пасифик» решила отказаться от приобретения еще двух машин этого типа и разорвала контракт с «Де Хевиленд».

Реактивная «Комета-1» довольно трудна в пилотировании. Особенное внимание от летчиков требовалось во время взлета и посадки. Поэтому управлять машиной доверяли только самым опытным пилотам. Но авария в Риме и катастрофа в Карачи и еще несколько подобных происшествий, закончившихся без жертв, поставили под сомнение безопасность машины.

Через год после выхода «Кометы» на международные линии с реактивным самолетом произошла страшная катастрофа. 3 мая 1953 года «Комета-1» авиакомпании BOAC, совершавшая рейс Сингапур — Лондон, разрушилась в воздухе.

Реактивный самолет с регистрационным номером G-ALYV совершил промежуточную посадку в Калькутте. На его борту находилось 43 пассажира и члена экипажа. Несмотря на надвигавшийся тропический

шторм чудовищной силы, капитан Хэддон принял решение вылетать вДели.

Спустя шесть минут после взлета капитан «Кометы» М. Хэддон сообщил в Центр УВД, что самолет попал в сильную грозу, но продолжает набор высоты. Через мгновение связь с «бортом» G-ALYV прервалась.

Вскоре из небольшой деревушки, расположенной в 25 милях к западу от Калькутты, в полицию пришло тревожное сообщение. По словам крестьян, около их деревни упал большой самолет. Сначала они заметили яркую вспышку в облаках. Вслед за этим из грозовых туч на деревья рухнул самолет — лишившаяся крыльев «Комета», в которой что-то горело и взрывалось. На месте ее падения возник сильный пожар.

Тщательно изучив останки «Кометы», индийская следственная комиссия пришла к выводу, что причиной гибели самолета стало разрушение и последующий отрыв левой подвижной части руля высоты, вследствие чего лайнер потерял управление и вошел в нисходящую спираль. От возникших перегрузок левое крыло разломилось в районе седьмой нервюры, и в крыльевом топливном баке начался пожар.

Кстати, при прочностных испытаниях прототипа «Кометы» инженеры обнаружили усталостное разрушение металла именно у нервюры № 7. Конструкторов самолета немедленно предупредили об опасности, и у серийных машин этот узел был значительно усилен.

В отчете комиссии по расследованию трагедии в Калькутте утверждается, что тропический шторм, в который попала «Комета» G-ALYV, оказался настолько сильным, что ни один самолет не смог бы его выдержать. Чередующиеся восходящие и нисходящие потоки бросили машину в пике. Пытаясь вывести «Комету» в горизонтальный полет, капитан приложил чрезмерные усилия, что и привело к разрушению руля высоты. В пользу этой версии говорит тот факт, что рукоятки управления двигателями самолета находились в положении малого газа, то есть пилот уменьшил тягу турбин, чтобы облегчить вывод из пике.

После окончания расследования индийской стороной обломки «Кометы» G-ALYV отправили в Англию для более тщательного изучения. Части левого крыла и руля высоты среди этих обломков не оказалось. Специалисты из Фарнборо имели солидный опыт расследования авиационных катастроф, и если бы они получили в свое распоряжение все найденные останки самолета, усталостные трещины в левом крыле наверняка были бы обнаружены.

В это же время Британский авиационный регистр настойчиво пытался внедрить в практику более жесткую методику прочностных испытаний гражданских самолетов. Правда, тогда наука еще практически ничего не знала об усталости металла. При испытаниях самолеты подвергались воздействию только статических нагрузок. «Де Хевиленд» — одна из первых авиастроительных компаний, которая начала подвергать свои пассажирские машины нагрузкам, значительно превосходящим требования Регистра.

Серия испытаний «Кометы» по методике Королевских ВВС закончилась осенью 1953 года и принесла неутешительные результаты: фюзеляж самолета демонстрировал явные следы усталостных разрушений. От углов прямоугольных иллюминаторов тянулись едва заметные трещинки. Но нагрузки, которые прилагались к конструкции машины в

процессе этих испытаний, оказались столь велики, что конструкторы «Де Хевиленд» посчитали абсолютно невозможным возникновение аналогичных разрушений в процессе нормальной эксплуатации самолета.

Частые аварии и катастрофы подрывали доверие клиентов к реактивному лайнеру. В июне 1953 года — очередная авария: при посадке в аэропорту Дакара разбилась «Комета-1» французской авиакомпании UAT. Таким образом, за 18 месяцев коммерческой эксплуатации число серьезных происшествий, связанных с «Кометой», достигло пяти. Все понимали, что освоение новой техники всегда связано с определенным риском. Но «Комета» побила все рекорды — практически каждые три месяца одна превращалась в обломки.

Катастрофа реактивной «Кометы-1» у острова Эльба

10 января 1954 года реактивный лайнер «Комета-1» G-ALYP развалился в воздухе и упал в Тирренское море у острова Эльба. Погибли 35 человек.

10 января 1954 года, в 10.31 по местному времени, реактивный самолет «Комета-1» (бортовой номер G-ALYP) авиакомпании BOAC поднялся в небо с ВПП Римского аэропорта. Лайнер выполнял рейс по маршруту Сингапур — Лондон, с промежуточными посадками в Бейруте и Риме. Капитан Гибсон передал на землю, что взлет прошел нормально. Диспетчер разрешил набрать высоту 10500 м.

В 10.34 капитан Гибсон сообщил службе УВД, что пройден радиомаяк Остии. Через 16 минут «Комета» уже над Орбетелло. На высоте 8500 м лайнер пересек береговую черту Италии и взял курс на остров Эльба. Во время полета капитан «Кометы» держал связь со своим коллегой из компании BOAC, который вел поршневой «Аргонавт» в нескольких десятках километров впереди. «Аргонавт» вылетел из Рима на 10 минут раньше G-ALYP, и его экипаж располагал свежей метеосводкой.

В 10.52 Гибсон попросил капитана «Аргонавта» сообщить ему высоту верхней кромки облачности, которая наблюдалась впереди. Ответа не последовало, и тогда он решил повторить запрос: «George How Jig (GHJ — позывные „Аргонавта“. — И.М.), это George Yoke Peter (GYP — позывные „Кометы“. — И.М.). Сообщите…». На этом связь оборвалась.

«Комета-1» развалилась на части на высоте 27000 футов (8100 м). Тысячи мелких обломков рассеяны ветром на территории нескольких десятков квадратных километров. Среди пассажиров 10 школьников, возвращавшихся в Лондон после рождественских каникул. Все 35 человек, в том числе 6 членов экипажа, на борту «Кометы» погибли.

Джованни ди Марко, рыбак с острова Эльба, в Тирренском море, ставил сети, когда один за другим над его головой раздалось три негромких взрыва. После минутного затишья из облаков вывалился какой-то серебристый объект, за которым тянулся шлейф густого дыма, и, подняв фонтан брызг, рухнул в воду. Ди Марко и другие рыбаки направили свои лодки к месту падения самолета. К сожалению, было уже слишком поздно: на поверхности воды, покрытой слоем керосина и пятнами масла, плавало лишь несколько обезображенных тел. Подобрав несколько трупов, рыбаки поспешили в Порто-Феррайо, чтобы сообщить о трагедии.

Итальянский фермер, охотившийся в окрестностях Порто-Феррайо, сообщил комиссии по расследованию причин катастрофы: «Я стоял на невысоком пригорке, на месте бывшей артиллерийской позиции. Высоко в небе шумел самолет, но я не обращал на него внимания. Вдруг я услышал громкий звук, похожий на рев. Я оглянулся и увидел, как в море падают два обломка самолета, причем один из них охвачен пламенем». Другой свидетель так описывал увиденное: «Со стороны моря раздался какой-то рев, и я увидел, как из облаков падает огненный шар. Он скрылся под водой, а над местом падения еще долго клубился дым».

Итальянцы развернули спасательную операцию. Множество рыбацких лодок при поддержке трех военных кораблей и нескольких самолетов поисково-спасательной службы обследовали район падения «Кометы». Подобрали только 15 тел. К концу дня на берег доставили несколько подушек от пассажирских сидений, личные вещи, мешки с почтой и фрагменты самолета. И это все, что осталось от «Кометы».

После страшной трагедии компания «Де Хевиленд» начала терпеть убытки. Подозрения в недостаточной прочности и надежности конструкции лайнера отпугивали потенциальных клиентов.

На следующий день авиакомпания BOAC сделала в прессе следующее заявление: «Предосторожность заставляет нас временно прекратить регулярные полеты „Комет“. Мы хотим убедиться в абсолютной надежности и безопасности находящихся в эксплуатации машин этого типа. С этой целью все „Кометы“, принадлежащие BOAC, пройдут тщательный осмотр в Лондонском аэропорту. В настоящее время сэр Майлз Томас (президент BOAC), сэр Джеффри де Хевиленд и руководство министерства авиации полностью посвятили себя поискам выхода из сложившейся ситуации. Они обещали сделать все возможное для того, чтобы сохранить доброе имя самолета».

Решение приостановить эксплуатацию «Комет» принято руководством авиакомпании BOAC совершенно добровольно, поскольку сертификат летной годности на машину продолжал действовать. Сразу же после катастрофы начала работу следственная комиссия. Руководители «Де Хевиленд» и BOAC надеялись, что подтвердится версия о взрыве бомбы на борту G-ALYP. Однако английские, итальянские и ливанские (перед посадкой в Риме «Комета» дозаправлялась в Бейруте) полицейские никаких свидетельств в пользу теракта не обнаружили.

Итальянская сторона позволила англичанам самим вести расследование, мотивируя это тем, что ни одна страна в мире не имела такого опыта постройки и эксплуатации реактивных пассажирских самолетов, как Великобритания, а Центр по расследованию авиационных происшествий из Фарнборо был лучшим в Европе учреждением подобного рода.

Фрагменты G-ALYP переданы для изучения английским экспертам. Но по этим обломкам сделать какие-либо выводы о вероятных причинах катастрофы не представлялось возможным. Оставалось только догадываться, что погубило «Комету»: флаттер рулей; полный отказ гидросистемы; потеря управления или, может быть, взрыв одного из двигателей? Проводились аналогии между трагедией «Кометы» G-ALYV в окрестностях Калькутты и гибелью G-ALYP у берегов Эльбы. Хотя

катастрофа в индийском небе произошла на высоте примерно 3500 м в страшный тропический шторм, а «римский» самолет развалился на высоте 8100 м в прекрасную погоду, обе «Кометы» внезапно разрушились в воздухе.

Тем временем итальянские патологоанатомы проводили вскрытие погибших в римской авиакатастрофе. Им удалось доказать, что смерть пассажиров «Кометы» наступила не от взрыва или пожара на борту самолета. Причиной гибели 35 человек стали многочисленные тяжелые травмы, полученные при взрывной декомпрессии. Когда фюзеляж «Кометы» разрушился по неизвестной причине, людей начало со страшной силой швырять из стороны в сторону. А огонь оставил свои следы на телах жертв, уже мертвых.

Это заключение повергло в шок специалистов из Центра по расследованию авиационных происшествий. К моменту гибели самолет G-ALYP успел налетать всего 3681 час. В процессе испытаний конструкция новой машины подвергалась критическим нагрузкам. Фюзеляж «Кометы» выдерживал внутреннее давление, в 2, 5 раза превосходящее максимально допустимое при обычной эксплуатации. Правда, на начальной стадии прочностных испытаний инженеры «Де Хевиленд» обнаружили микротрещины в углах иллюминаторов пассажирского салона, но их появление вызвано приложением к обшивке самолета переменных нагрузок, на порядок превосходивших нормальные. В ходе следствия высказывалась версия усталостного разрушения конструкции машины, но ее тут же отбросили как маловероятную. Специалисты-материаловеды отвергали возможность возникновения усталостных микротрещин в обшивке самолета на ранней стадии его эксплуатации.

На помощь экспертам из Фарнборо пришел Королевский военно-морской флот. У берегов Эльбы курсировали два глубоководных тральщика, противолодочный фрегат и три спасательных судна, включая «Си Салвор», специальный плавучий кран, предназначенный для подъема затонувших подводных лодок. Неделю за неделей при помощи тралов и драг корабли обследовали дно Тирренского моря в надежде подцепить останки погибшей «Кометы». Использовались даже батисферы и подводные телекамеры. Но район поиска слишком велик, а значительная глубина (от 150 до 200 м) в месте падения самолета не позволяла использовать водолазов.

Наконец удалось определить примерное место падения «Кометы», и район работы английских кораблей сократился до нескольких десятков квадратных километров.

Штормовая погода значительно усложняла поиски. Тогда в дело пошли эхопеленгаторные станции, установленные на противолодочном корабле. С их помощью на дне находили обломки «Кометы», а тральщики поднимали их на борт.

В конце февраля эхолокатор показал наличие на дне большого скопления металла. «Си Салвор» поднял на палубу хвостовую часть «Кометы», хвостовое оперение и фрагмент пассажирского салона с гермошпангоутом, туалетами и баром, в котором сохранились бутылки спиртного.

Налетевший шторм вновь загнал корабли экспедиции в гавань, и только «Си Салвор» продолжал работу.

К 15 марта море успокоилось, и с помощью батисферы обнаружили задний лонжерон самолета, обломки переднего лонжерона, центральную секцию фюзеляжа с двумя двигателями и центропланом. Позже удалось поднять фрагмент фюзеляжа с двигателями и основными стойками шасси. Но большая часть «Кометы» по-прежнему покоилась на дне.

Пока экипажи спасательных судов занимались поисками останков G-ALYP, инженеры «Де Хевиленд» не теряли времени даром. В течение девяти недель все машины, принадлежавшие авиакомпании BOAC, прошли тщательную проверку с использованием новейшего диагностического оборудования. По результатам обследования эксперты предложили около 50 модернизаций, призванных сделать «Комету-1» более безопасной. Ключевым предложением стала установка броневых плит вокруг двигателей, для того чтобы предотвратить поражение топливных баков и пассажирского салона лопатками турбины в случае их обрыва.

Тем временем руководство BOAC все чаще стало проявлять недовольство медленным ходом расследования. В течение десяти недель всем «Кометам» этой компании запретили летать, что приносило огромные убытки. Поскольку официального запрета министерства авиации на эксплуатацию «Комет» не было. 23 марта 1954 года компания BOAC разрешила продолжить полеты, так и не выяснив до конца причину трагедии.

Четвертого апреля удалось обнаружить на дне моря носовую часть лайнера вместе с пилотской кабиной. Но и это не приблизило следствие к раскрытию тайны гибели «Кометы».

Катастрофа «Кометы-1» над Средиземным морем

8 апреля 1954 года реактивный самолет «Комета-1» G-ALYY развалился и рухнул в Средиземное море в районе Неаполя. 21 человек погиб.

В течение двух недель после отмены запрета на выполнение регулярных рейсов «Кометы» компании BOAC совершали успешные полеты. Доверие к реактивным самолетам было восстановлено, билеты на них распродавались на три месяца вперед. Даже крупнейшая авиакомпания Южной Африки, главный конкурент BOAC на трассе Лондон — Йоханнесбург, вынуждена была арендовать «Комету» для полетов по этому маршруту.

7 апреля 1954 года реактивный лайнер с регистрационным номером G-ALYY под управлением южноафриканского экипажа ушел в чартерный рейс из аэропорта Хитроу.

До первой промежуточной посадки в Риме машина вела себя безукоризненно. Но во время предполетного осмотра инженер наземной службы BOAC в аэропорту «Кампино» обнаружил, что тридцать болтов, крепящий съемную панель обшивки левого крыла к набору, ослабли. Выяснилось, что за день до вылета в Йоханнесбург эта панель демонтирована в Лондоне, во время проведения регламентных работ, а затем установлена на место. Поскольку в полете еще обнаружились неполадки с указателем уровня топлива, вылет в Каир решили отложить на

сутки.

Вечером 8 апреля машина полностью готова к полету. В 18.32 «Комета-1» G-ALYY поднялась в воздух. Капитан Мостерт уверенно вел машину, набирая заданную высоту 10200 м. Над радиомаяком Остии экипаж вышел на связь с диспетчером и сообщил, что они находятся на высоте 2400 м. Погода хорошая, турбулентность атмосферы практически отсутствовала, но небо затянуто облаками.

В 19.07 с борта «Кометы» передали, что набрали высоту 9600 м и корабль проходит Неаполь. Затем капитан Мостерт сообщил диспетчеру аэропорта Каира, что ожидаемое время прибытия — 21.20. На этом связь оборвалась. «Комета» разрушилась в воздухе на высоте примерно 9900 м. Обломки рухнули в Средиземное море и затонули на километровой глубине. Со дня постройки G-ALYY успел налетать всего 2704 часа.

Частная немецкая радиостанция, прослушивавшая переговоры службы УВД и пилотов, зафиксировала отчаянные попытки диспетчеров Рима и Каира связаться с пропавшим самолетом и сообщила об этом прессе. Вскоре мир облетела печальная новость: еще одна «Комета-1» погибла.

На этот раз реакция официального Лондона была жесткой. Не успела еще авиакомпания BOAC сообщить об очередном прекращении эксплуатации «Комет», как вечером того же дня министр авиации Великобритании сэр Леннокс-Бойд аннулировал сертификат аэропригодности на самолет «Комета-1». Слишком уж дорогую цену платили пассажиры и экипажи новой машины за ее освоение. С 1952 по 1954 год катастрофы «Комет» унесли жизни 111 человек, причем причины гибели трех машин так и не установлены.

В район предполагаемого падения G-ALYY направился авианосец «Игл» в сопровождении эсминца «Дэринг». Самолеты начали облет места катастрофы. К поискам пострадавших подключилась спасательная служба ВМС Италии, а также патрульные самолеты США и нескольких скандинавских стран.

В полдень 9 апреля экипаж самолета «Амбассадор» авиакомпании BEA сообщил, что наблюдает большое масляное пятно примерно в 120 километрах от Неаполя. Вслед за радиограммой с «Амбассадора» пришло известие: в 50 километрах от небольшого курортного городка Стромболи обнаружены плавающие обломки и тела погибших. «Игл» тут же направился в указанный квадрат. Вскоре сигнальщики авианосца заметили на поверхности воды маслянистые пятна, а затем и останки «Кометы». До наступления темноты на борт корабля удалось поднять пять трупов и фрагменты лайнера. Еще шесть тел волны вынесли на итальянский берег. Из-за больших глубин в месте падения «Кометы» подъем затонувших частей самолета был затруднителен.

После катастрофы «Кометы-1» G-ALYY фирма «Де Хевиленд» оказалась перед реальной угрозой потери 40 миллионов фунтов стерлингов в виде разорванных контрактов на поставку реактивных лайнеров. Все выпущенные до сих пор машины первой серии отправили в «отстойники» аэропортов Лондона, Каира, Коломбо. Авиакомпании несли колоссальные убытки. Требовалось срочно разобраться в причинах гибели машин.

Из трех «Комет», потерпевших катастрофу в воздухе, одна разрушилась на сравнительно небольшой высоте во время тропического шторма. Но две другие погибли при подозрительно схожих обстоятельствах: самолеты обслуживали один и тот же маршрут и развалились в воздухе на большой высоте, в 50 километрах от римского аэропорта Кампино. До момента предполагаемого разрушения полет «Комет» проходил в нормальном режиме. Гибель машин внезапна: ни один пилот не успел сообщить на землю о каких-либо неисправностях, возникших на борту.

На первом этапе расследования одной из главных версий был теракт. Тем более что к службе безопасности аэропорта Кампино и прежде имелось немало претензий. Однако, по заключению патологоанатомов, характер повреждений на телах погибших в катастрофах «Комет» G-ALYP и G-ALYY позволял сделать вывод, что причиной смерти пассажиров стала взрывная декомпрессия. Не взрыв, не пожар, не осколки бомбы, а резкое падение давления в момент разрушения фюзеляжа. Таким образом, версия саботажа исключалась, как и взрыв одного из двигателей. На самолете G-ALYY были установлены броневые экраны, защищавшие крыло и фюзеляж машины от разлетавшихся лопаток турбин. Если бы один из двигателей разрушился, пассажиры и топливные баки не пострадали бы, а экипаж успел бы подать на землю аварийный сигнал. Тем более что на двигателях самолета G-ALYP, извлеченных со дна моря, дефектов не обнаружили.

На раскрытие тайны гибели «Комет» бросили лучшие умы Англии. Разгадку могли подсказать фрагменты G-ALYP, покоившиеся на дне Средиземного моря, у берегов острова Эльба.

В Фарнборо работу следственной комиссии возглавил Арнольд Халл, талантливый молодой математик из Кембриджа. Он блестяще справился с порученным заданием и впоследствии удостоился рыцарского титула. Британское правительство, фирма «Де Хевиленд» и авиакомпания BOAC не жалели сил и средств на проведение расследования. Экспедиция ВМФ в Средиземном море была усилена. BOAC доставила «Комету» G-ALYU в Фарнборо для проведения прочностных испытаний. Все просьбы Халла о дополнительных людских и материальных ресурсах удовлетворялись в кратчайшие сроки.

Разрушение конструкции самолета в результате усталости металла казалось специалистам невероятным, но других причин катастрофы быть не могло.

За семь недель в Фарнборо построили гигантский бассейн, в который поместили фюзеляж «Кометы» G-ALYU. Лайнер подвергали переменным нагрузкам, подобным тем, которые машины испытывают в реальном полете. В течение шести месяцев G-ALYU непрерывно «летал». Как и предполагали, первыми не выдержали крылья. В районе вырезов ниш основных стоек шасси обнаружены микротрещины, через 130 часов наземных «полетов» они достигли длины 10 дюймов (25 см). Однако все «Кометы», принадлежавшие компании BOAC, проходили предполетный осмотр по специальной методике, исключавшей выход машины на линию с какими бы то ни было повреждениями внешних поверхностей. Разгадку гибели самолетов следовало искать в другом месте.

В конце мая в Фарнборо доставили хвостовую часть «Кометы» G-ALYP, которая заняла свое место в ангаре, где инженеры тщательно выкладывали остов погибшего самолета. Левая, подвижная часть руля высоты (та самая, которая стала вероятной причиной гибели «Кометы» в Индии) так и не найдена.

Очевидцы падения G-ALYP утверждали, что хвост самолета отвалился почти сразу и падал отдельно от основной части фюзеляжа. Но блестящая работа экспертов полностью опровергла их показания.

В конце июня 1954 года во время очередного испытания G-ALYU в бассейне давление внутри фюзеляжа вдруг упало до нуля. Оказалось, что в углу одного из иллюминаторов пассажирского салона образовалась трещина, в результате часть обшивки фюзеляжа в этом месте была вырвана давлением воды. Это сочли простой случайностью, самолет после ремонта вновь поместили в бассейн.

Не прошло и недели, как при очередной попытке поднять давление внутри фюзеляжа стрелки манометров упали до нулевой отметки. На этот раз из левого борта «Кометы» G-ALYU вырван кусок 2 кв. м, и опять из-за трещины около иллюминатора!

Опыты с «полетами» в бассейне показали, что запас прочности «Кометы» оказался сильно завышенным инженерами фирмы «Де Хевиленд», а напряжение металла в местах вырезов в обшивке самолета (иллюминаторы, двери, ниши шасси) — гораздо большим, чем считалось ранее. В результате усталостное разрушение отдельных узлов самолета происходило на очень ранней стадии эксплуатации.

Параллельно с «полетами» в бассейне в Фарнборо проходили и другие эксперименты, призванные пролить свет на загадку гибели «Комет».

При более тщательном изучении обшивки самолета удалось обнаружить едва заметные микротрещины вокруг так называемых окон приемных антенн автоматического радиокомпаса (АРК). Скорее всего, именно в этой области начинался процесс разрушения самолета. Затем воздушный поток срывал верхнюю часть обшивки, после чего «Комета» разламывалась на три части в районе передней и задней кромки крыльев. При этом в средней части фюзеляжа вспыхивал пожар. Первым падал в воду хвост самолета, за ним — горящая центральная секция и консоли крыльев.

Расследование обстоятельств катастрофы «Кометы» G-ALYP длилось уже пять месяцев, а комиссия все еще не могла назвать причину разрушения самолета в воздухе. Дело пошло гораздо быстрее, когда в августе 1954 года тральщики подняли на поверхность еще три фрагмента обшивки фюзеляжа, включая и центральную секцию с «окнами» АРК.

Усталость металла в области «окон» достигла предела разрушения. Отверстия под заклепки были просверлены слишком близко к кромке «окон» и друг к другу. От них во все стороны разбегались едва видимые трещинки. Прочность обшивки в этом месте снижена еще и из-за дефектов сборки.

Обломки, поднятые со дна Средиземного моря, результаты многочисленных экспериментов, «полеты» «Кометы» G-ALYU в бассейне и прочие доказательства, собранные комиссией Халла, позволили четко

определить причину гибели около острова Эльба самолета G-ALYP. Ею оказалась недостаточно прочная панель обшивки средней части фюзеляжа, в которой вырезаны «окна» радиокомпаса.

Но вопрос о причине разрушения в полете машины G-ALYY все еще оставался открытым. Поскольку обломки самолета покоились на недосягаемой глубине у берегов Италии, единственным серьезным доказательством идентичности причин катастрофы двух «Комет» служили заключения британских и итальянских патологоанатомов, утверждавших, что в обоих случаях смерть людей наступила из-за взрывной декомпрессии фюзеляжа. Как и предполагалось, «Комета» G-ALYY погибла точно так же, как и G-ALYP.

Наконец расследование, продолжавшееся почти шесть месяцев и стоившее британской казне 2 миллиона фунтов стерлингов, завершилось. Теперь свое слово должен сказать суд.

Слушания по этому делу в Верховном суде начались 19 октября 1954 года под председательством лорда Коэна. В течение пяти недель состоялось 22 судебных заседания, на которых были заслушаны показания 44 свидетелей, прочитано 24 аффидавита и представлено 145 вещественных доказательств. По результатам слушаний подготовлен многостраничный отчет. Суд признал следующее: фюзеляж самолета «Комета-1» оказался подверженным усталостному разрушению. Его прочность значительно ниже, а продолжительность жизни — короче расчетных. Прочность консолей крыла и сопел двигателей тоже оставляла желать лучшего.

Закрывая судебные слушания, лорд Коэн сказал:

«Я на сто процентов уверен, что катастрофы „Комет“ G-ALYP и G-ALYY произошли не из-за незаконного вмешательства в деятельность авиации или преступной халатности любой из сторон, причастных к их проектированию, постройке и эксплуатации. Я также ни в чем не могу обвинить людей, принявших решение о возобновлении эксплуатации самолетов этого типа в марте 1954 года (после гибели G-ALYP).

Несомненно, в процессе проектирования, разработки и постройки опытных экземпляров «Комет» фирма «Де Хевиленд» приложила все усилия, чтобы новая машина оказалась максимально надежной и безопасной. Для достижения этих целей специалисты стремились как можно более точно определить общую прочность конструкции, а не распределение напряжений в углах прямоугольных иллюминаторов. Но можно ли обвинять их за это? Ни в коей мере. В середине 1940-х годов проблема усталостного разрушения металла под воздействием переменных нагрузок еще не была в достаточной мере изучена, и статические испытания, которым фирма «Де Хевиленд» подвергала свои изделия, считались в то время более чем весомым доказательством их прочности».

Богатый фактологический материал, собранный экспертами из Фарнборо, значительно обогатил материаловедение новыми знаниями о прочности металлических конструкций и усталостном разрушении металла

Но даже после заседания суда оставались вопросы, так и не получившие ответов. Например, почему «Кометы» в процессе нормальной эксплуатации разрушались в несколько раз быстрее, чем при проведении эксперимента на земле?

К сожалению, катастрофа «Кометы» в Индии выпала из поля зрения комиссии Халла, а ведь изучение обстоятельств гибели машины G-ALYV и ее обломков пролило бы свет на последующие трагедии над Средиземным морем. Официальное заключение индийской следственной комиссии гласило, что «Комета» G-ALYV разрушилась, попав в тропический шторм небывалой силы.

В районе гибели «борта» G-ALYP на высоте 10 километров скорость ветра достигала 180 км/ч. Не исключено, что «Комета» могла попасть в зону высокой турбулентности и ослабленный усталостью металла фюзеляж просто не выдержал жестокой тряски. Таким образом, толчком к началу разрушения в полете «Комет» G-ALYV и G-ALYP могли стать неблагоприятные погодные условия. И если эти предположения верны, то гибель машины G-ALYY представляется полной загадкой. Восьмого апреля 1954 года метеорологическая станция Неаполя зафиксировала уникальное явление: на всем протяжении последнего полета «Кометы» мертвый штиль. Наиболее вероятное объяснение гибели машины — неисправность автопилота.

Некоторые специалисты до сих пор ставят под сомнение выводы комиссии Халла. Так, например, после тщательного изучения архивных документов удалось установить, что фюзеляж «Кометы» G-ALYU, которая «летала» в бассейне, разломился совсем не в том месте, что фюзеляж G-ALYP над островом Эльба. Другие убеждены, что по крайней мере одна из «Комет», погибших над Средиземным морем, стала жертвой теракта. Тем более что завистников у «Де Хевиленд» и авиакомпании BOAC немало. Фюзеляж мог рассыпаться от взрыва даже маленькой бомбы, которую пронести на борт не составляло труда. Пассажиры при этом не получили бы никаких повреждений, характерных для детонации взрывного устройства в замкнутом пространстве.

После завершения работы комиссии Арнольда Халла «Комете-1» пришлось навсегда покинуть небо: эксплуатацию этих машин запретили.

Катастрофы первых «Комет» сильно ударили по престижу авиапромышленности Великобритании. Ее лидерство в области реактивной гражданской авиации утрачено навсегда.

Столкновение самолетов DC-7 и «Супер констеллейшн»

30 июня 1956 года над Великим каньоном в США столкнулись в воздухе самолеты DC-7 авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз» и «Супер констеллейшн» авиакомпании TWA. Погибли 128 человек.

В середине 1950-х годов Америка переживала настоящий бум авиаперевозок. Появлялись десятки новых конструкций самолетов — одна оригинальнее другой: «Глобмастер», «Стратокрузер», «Констеллейшн»…

До сих пор многие ценители авиационной классики считают самолет «Супер констеллейшн», или, как его ласково называли, «Конни», самым красивым пассажирским лайнером в истории мировой авиации. Действительно, этот самолет, производства фирмы «Локхид», выделялся изящным фюзеляжем, длинными и тонкими крыльями, необычным трехкилевым оперением, а его летно-технические характеристики

вызывали зависть конкурентов.

30 июня 1956 года, в 9.00, из международного аэропорта Лос-Анджелеса вылетел «Супер констеллейшн» авиакомпании «Транс уорлд эйрлайнз» (TWA) и взял курс на Канзас-Сити.

Через три минуты с той же самой полосы поднялся в воздух DC-7 авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз», направляющийся в Чикаго.

В 1950-е годы авиаперевозчики стремились сделать воздушное путешествие незабываемым. Кулинары готовили прямо в полете изысканные блюда. Капитан выходил в салон — лично удостовериться, что каждому гостю оказан должный прием. В курительных салонах на столиках лежали лучшие сорта сигар, а стюардессы подавали пассажирам марочный французский коньяк.

Курс обоих самолетов проходил над Великим каньоном — одним из красивейших ландшафтных заповедников планеты. Пилоты выбирали маршрут таким образом, чтобы пассажиры наслаждались видами Каньона. В хорошую погоду летчики делали даже несколько кругов над отвесными стенами Разлома, где в бездонной глубине течет Колорадо.

Тридцатого июня «Супер констеллейшн» летел чуть впереди и немного ниже, чем DC-7, но «Дуглас» быстрее, и расстояние между двумя машинами постепенно сокращалось. Ситуация еще не вызывала беспокойства — 600 м разделяли самолеты по высоте, что даже в отсутствие радарного сопровождения обеспечивало безопасное разведение лайнеров в воздухе. Единственное, что раздражало капитана самолета TWA, — это облака, в которых то и дело попадала его «Конни». Пилот попросил у диспетчера разрешения подняться на высоту 6300 м, но ему в этом отказали, потому что вслед за «Констеллейшн» шел DC-7, занимавший эшелон 6600 м.

Вскоре капитан лайнера «Транс уорлд» вновь вышел на связь и сообщил, что он хотел бы сойти с трассы и продолжить путь по так называемым правилам визуальных полетов, то есть без обязательного контроля со стороны службы УВД.

Центр УВД в Солт-Лейк-Сити, с которым работали оба самолета, не имел обзорного локатора. О местоположении «бортов» в воздухе диспетчеры судили главным образом по докладам пилотов и информации от своих коллег из других центров. Решив, что самолеты уже миновали точку минимального сближения, диспетчер из Солт-Лейк-Сити дал разрешение «Супер констеллейшн» на самостоятельный полет.

С такой же просьбой обратился к диспетчеру и командир DC-7. Центр дал добро и ему. Теперь оба самолета были предоставлены сами себе, и только профессионализм экипажей мог защитить пассажиров от всех неприятностей, которые подстерегают в полете. Трагедия, разыгравшаяся в небе над Великим каньоном спустя несколько минут, показала, что полагаться только на опыт пилотов не следует.

Последние секунды жизни DC-7 и «Констеллейшн» удалось восстановить по обломкам самолетов, да и то весьма приблизительно.

Разрешение на полет «в свободном режиме» дает экипажу право самостоятельно выбирать скорость, курс и высоту полета, но с условием не входить в облачность. В тот день верхняя кромка облаков находилась на высоте примерно 6300—6500 м. «Супер констеллейшн» шел на высоте 6000

м, но, чтобы не нарушать правила полетов, капитан принял решение подняться чуть выше. По роковому стечению обстоятельств это последнее осознанное действие в его жизни.

«Конни» находилась немного впереди и на 250—300 м ниже самолета «Юнайтед», который летел примерно на 30 км/ч быстрее. Когда капитан «Констеллейшн» потянул штурвал на себя, лайнеры начали сближаться, хотя ни один из экипажей не знал об этом и не видел другого самолета.

Через несколько секунд огромные винты двух правых моторов «Дугласа» врезались в хвостовое оперение «Супер констеллейшн» и в один миг обрубили его. Потерявшая управление машина компании «Транс уорлд» устремилась к земле, а вслед за ней по спирали понесся DC-7, потерявший правое крыло.

В момент столкновения пилот «Дугласа» разговаривал с Центром УВД: «Солт-Лейк-Сити, это „Юнайтед“ семьсот восемнадцать…» Фразу он так и не закончил. Встревоженный диспетчер попытался вызвать DC-7, затем «Конни», но безуспешно. Оба самолета упали на дно Великого каньона. Два громких взрыва поставили точку в этой не менее громкой катастрофе, унесшей жизни 128 человек.

Чтобы поднять тела погибших со дна Великого каньона, из Европы приехали лучшие альпинисты-спасатели. Они же доставили наверх обломки разбившегося лайнера.

Авиаперевозчики получили горький урок, но сделали из него правильные выводы: служба организации и управления воздушным движением нуждается в серьезной перестройке. Новые скорости требовали от пилотов высочайшей дисциплинированности и профессионализма.

Гибель футболистов «Манчестер Юнайтед» на «Амбассадоре»

6 февраля 1958 года при взлете в аэропорту Мюнхена потерпел катастрофу английский самолет «Амбассадор» авиакомпании BEA. Погибли 22 человека, среди них — 8 футболистов команды «Манчестер Юнайтед».

В начале 1950-х годов лучший футбольный клуб Англии — «Манчестер Юнайтед» («МЮ»). Под руководством знаменитого тренера Мэта Басби футболисты из «Манчестера» одерживали одну победу за другой.

В 1957 году «МЮ» берет золото первенства Англии и на следующий год выступает в Кубке Европейских чемпионов. Команда молодая, ее в прессе называют «малыши Басби». Среди игроков — будущая звезда мирового футбола Бобби Чарлтон, левый крайний. Сильно и точно бьет с обеих ног, но лучше — с левой. Как левша, Чарлтон нестандартен в обводке; светлая голова. Пока в команде Басби он равный среди равных.

6 февраля 1958 года — решающий день в жизни Чарлтона. Но он об этом пока не догадывается, обмывает виски с содовой ничью в полуфинале Кубка чемпионов с «Црвеной звездой» в баре мюнхенского аэродрома Басби закрывает глаза на нарушение режима. «МЮ» проигрывал в Белграде 0:3 и сравнял счет, а Бобби забил два гола. У себя дома «Манчестер» обыграл югославов со счетом 2:1 и по сумме двух встреч

вышел в финал Кубка.

Но перед европейским финалом «малышам Басби» предстояло сыграть важнейший матч в чемпионате Англии. Поэтому игроки и тренеры «МЮ» спешили вернуться домой из Белграда, чтобы хорошо отдохнуть и подготовиться к важной игре.

Для полетов команды «Британские Европейские авиалинии» (BEA) выделили 47-местный двухмоторный самолет «Амбассадор» фирмы «Эйрспид» За шикарную отделку салона его еще называли «Елизаветинским» (по имени королевы Елизаветы, правившей в то время в Англии). В Мюнхене самолет совершил промежуточную посадку для дозаправки. Пилотировали самолет опытные капитаны Тэйн и Рэймен.

Перелет из Белграда в Мюнхен проходил без замечаний; атмосфера в салоне приподнятая. В турне по Европе «Манчестер Юнайтед» сопровождал целый отряд журналистов, а также представители Английской футбольной лиги. Они не в первый раз летали на подобные матчи и хорошо знали друг друга. Разумеется, прежде всего взвешивались шансы на успех «Манчестера» в финале Кубка чемпионов. Каждая новая порция виски укрепляла уверенность в победе англичан. Помимо футбольной братии, в самолете разместились пятеро случайных пассажиров — им надо было срочно попасть в Лондон. Среди них — жена и грудная дочь югославского военного атташе в Англии. Всего на борту «Амбассадора» находилось 38 пассажиров и 6 членов экипажа.

Через два часа самолет совершил промежуточную посадку в Мюнхене. Буквально за несколько минут до прибытия чартера из Белграда здесь пронесся снежный вихрь, в несколько секунд покрывший летное поле мокрым снегом.

Дозаправка заняла не более часа, капитаны провели предполетный осмотр «Амбассадора». Время от времени шел мокрый снег, но температура воздуха держалась около нуля и с задних кромок крыльев стекали струйки воды. Тэйн и Рэймен посчитали, что рулежка и взлет не отнимут слишком много времени и лед не успеет намерзнуть на крыле и горизонтальном оперении. Поэтому они решили отказаться от обработки самолета противообледенительной жидкостью и запросили разрешение на запуск двигателей. Следует заметить, что их коллеги из других авиакомпаний, более осторожные, взлетали только после обрызгивания самолетов этиленгликолем.

В 14.15 «Амбассадор» начал выруливать на ВПП. Место командира корабля занимал Кен Рэймен. Его коллега Джеймс Тэйн сидел в кресле правого летчика. Капитаны дружили не первый год, а их дружбу скрепляло общее хобби — птицеводство. Командир «Амбассадора» в этом рейсе Тэйн вел машину на первом отрезке маршрута, от Белграда до Мюнхена, поэтому из Мюнхена в Лондон самолет предстояло пилотировать Рэймену.

Взлетную полосу аэропорта Мюнхена покрывал дюймовый слой мокрого снега. Получив разрешение диспетчера, Кен Рэймен двинул вперед секторы газа, и машина начала разбег. Один из недостатков двигателей «Центавр» фирмы «Бристоль», установленных на «Амбассадоре», — их повышенная чувствительность к качеству воздушно-топливной смеси, поступавшей в цилиндры. При ее незначительном переобогащении начинались существенные колебания мощности, и обороты двигателя то

понижались, то самопроизвольно увеличивались. Если это явление возникало во время разбега, то руководство по эксплуатации самолета требовало прервать взлет. Заподозрив неладное, капитан Рэймен именно так и поступил — перевел двигатели на малый газ и сообщил Тэйну о своем решении повторить попытку после восстановления нормальной работы моторов.

Радист запросил разрешение на повторный взлет, и диспетчер дал им несколько минут, чтобы вернуться в начало полосы и попробовать взлететь еще раз. Пока самолет катил по мокрому снегу к месту старта, пилоты обсуждали план дальнейших действий. В подобных случаях иногда помогала замедленная дача газа, при которой секторы двигаются вперед буквально по сантиметру. Это несколько увеличивало длину разбега, но помогало стабилизировать работу моторов.

Пока Тэйн сдерживал машину на тормозах, Рэймен аккуратно увеличивал обороты «Центавров». Но при разбеге мотор снова забарахлил, и взлет пришлось прервать. Экипаж направил «Амбассадор» к пассажирскому терминалу, чтобы техники осмотрели двигатель. Во время вынужденной задержки специальный автомобиль наземной службы аэропорта произвел обследование ВПП. Диспетчер на вышке получил сообщение, что 2/3 бетонки покрыто дюймовым слоем мокрого снега. На оставшейся трети снег оставался нетронутым.

Пилоты удостоверились, что с моторами все в порядке, а пассажиры вернулись в салон; получено разрешение на взлет. В 14.59 «Амбассадор» замер в начале полосы. Затем Тэйн, сидящий в кресле второго пилота, принялся увеличивать обороты двигателей, выводя их на взлетный режим. Самолет разбегался, поднимая целый фонтан брызг. Позже уцелевшие пассажиры утверждали, что разгонялся он заметно медленнее обычного. Несмотря на все усилия Тэйна, работа левого двигателя вновь сделалась неустойчивой, — правда, обороты «плавали» в допустимых пределах, взлет продолжался.

Рэймен удерживал самолет по центру ВПП, а Тэйн регулировал работу моторов и вслух сообщал: «Скорость 100, 110, 120…» На 120 км/ч стала расти эффективность рулей, и Рэймен перешел на управление штурвалом: «Скорость 150, скорость 160…» Рэймен плавно потянул штурвал на себя — нос «Амбассадора» слегка приподнялся. На 185 км/ч Тэйн выкрикнул: «Скорость принятия решения!» Это значило, что даже при полном отказе одного двигателя у самолета оставался только один путь — вверх. Длины полосы просто не хватило бы для безопасной остановки машины. Тэйн уже готовился произнести привычное «Отрыв!», как самолет оказался на «целинном» участке полосы. Скорость мгновенно упала — 180 км/ч, 175, 170 км/ч…

Тэйн инстинктивно перевел двигатели на форсажный режим, но Рэймен в это же мгновение нажал на тормоза.

Какие мысли пронеслись в голове Рэймена в эти мгновения, неизвестно, но в считанные секунды он бросил тормоза и изо всей силы потянул штурвал на себя в отчаянной попытке вырвать самолет из снежного плена. Нос «Амбассадора» задрался еще выше. Рэймен выкрикнул: «Шасси!», приказывая Тэйну убрать шасси и таким образом попытаться хоть немного снизить аэродинамическое сопротивление.

Теоретически «Амбассадор» мог лететь на такой скорости, если бы не лед, который намерз на крыльях за время трех попыток взлета и продолжительных рулежек. Он резко снизил несущие свойства крыла.

Самолет чуть-чуть оторвался от земли, однако так и не поднялся выше. «Амбассадор» сбил забор, огораживающий аэродром, и устремился в сторону городской окраины.

Прямо на пути самолета находилась маленькая ферма, окруженная высокими деревьями. Рэймен попытался проскочить между домом и ближайшим к нему деревом — до упора вывернул штурвал; самолет нехотя стал крениться вправо.

Дерево проскочили, но тут же страшный удар о кирпичную стену коттеджа оторвал от машины левое крыло вместе с двигателем, причем раскаленный мотор влетел прямо в дом и поджег его. Фюзеляж с уцелевшей правой плоскостью тут же закрутило вокруг собственной оси. Врезавшись в сарай, он разломился пополам: носовая часть, пропахав в мерзлой земле колею 200 футов (60 м), замерла посреди поля, а останки хвоста отбросило к разрушенному амбару.

Тэйн не получил ни царапины, но Рэймена тяжело ранило. Несколько секунд никто из уцелевших пассажиров и членов экипажа не шевелился. Первым пришел в себя радист. Он дотянулся до панели, где расположены тумблеры автоматов, защищающих сеть, и обесточил самолет. Затем попытался проникнуть в пассажирский салон через дверь пилотской кабины, но багаж и ручная кладь при столкновении полетели вперед и завалили ее. Тэйн оказывал помощь раненому Рэймену, но тот приказал спасать пассажиров. Тэйну с трудом удалось выбраться из кабины. Оказавшись на земле, он увидел страшную картину. Передняя часть фюзеляжа вместе с правым крылом превратилась в груду металла. Под уцелевшей плоскостью, в которой еще оставалось почти две тонны топлива, разгоралось пламя. Двадцать из 44 человек (38 пассажиров и 6 членов экипажа) на борту уже мертвы; из разрушенного салона доносились стоны раненых.

С пожаром удалось быстро справиться, благо аэропорт с его аварийными службами находился в нескольких сотнях метров от места катастрофы. Пострадавших немедленно доставили в лучшие больницы Мюнхена. До потерявшего сознание Рэймена спасатели добрались только через два часа.

Мир с ужасом узнал, что знаменитой футбольной команды больше нет.

Специалисты Немецкого бюро по расследованию происшествий на транспорте прибыли на место катастрофы еще до отъезда спасателей. Они сразу обвинили в гибели «Амбассадора» экипаж самолета: проявил преступную небрежность — принял решение взлетать без предварительной обработки машины противообледенительным составом. Из-за этого во время продолжительных рулежек и нескольких прерванных попыток взлета на верхней поверхности крыльев намерз полуторасантиметровый слой льда, резко ухудшивший несущие свойства. Вероятность того, что снег на бетонке аэропорта, по которой разгонялся самолет, оказывал значительное сопротивление движению, во внимание не приняли. Немецкие следователи упирали на тот факт, что до «Амбассадора» с ВПП Мюнхенского аэропорта поднялись 16 самолетов, прошедших наземную обработку этиленгликолем.

Таким образом, всю вину за гибель людей немецкая сторона возложила на пилотов компании BEA Джеймса Тэйна и Кена Рэймена. Рэймен не дожил до открытия суда — 15 февраля он скончался в госпитале от полученных ран. Спустя неделю умер от ожогов один из игроков «Манчестера». На этом кровавый счет мюнхенской трагедии остановился, — погибли 22 человека, в том числе 8 футболистов, тренер, секретарь команды и один из директоров «Манчестер Юнайтед», семь спортивных корреспондентов, стюардесса, один югославский пассажир и капитан Рэймен.

Слушания по делу начались сразу после катастрофы, и немецкий суд лишь подтвердил выводы немецких же экспертов: виноваты пилоты «Амбассадора».

Британская сторона оспаривала решение суда и провела собственное расследование причин катастрофы. В ходе его изучалось влияние глубины снежного покрова на полосе аэродрома на взлетно-посадочные характеристики самолетов. Выводы британской комиссии не оставляли сомнений: даже при 0, 5 см мокрого снега на полосе длина разбега для самолета типа «Амбассадор» увеличивается на 50 процентов. Таким образом, 6 февраля 1958 года самолет был обречен: для набора взлетной скорости при дюймовой толщине снега на полосе ему требовалось для разбега не менее 2500 м, а длина ВПП в Мюнхене на 500 м короче. После публикации этих сенсационных данных в мировой прессе общественное мнение переложило большую часть вины за трагедию на наземную службу аэропорта Мюнхена, вовремя не очистившую взлетную полосу от снега.

Немецкой стороне пришлось вновь вернуться к судебному рассмотрению причин катастрофы «Амбассадора» и открыть повторные слушания — 18 января 1966 года. Несмотря на убедительные доводы англичан, свидетельствующие о негативном влиянии снега на взлетно-посадочные характеристики самолетов, суд оставил свое прежнее решение в силе — виноваты пилоты и лед на крыльях.

Однако 10 июля 1968 года британский суд вынес свой вердикт — причиной трагедии десятилетней давности стало халатное отношение к своим обязанностям руководителей Мюнхенского аэропорта, не позаботившихся вовремя об уборке снега с ВПП. Лед на крыльях тоже не помогал «Амбассадору» быстрее взлететь, но он не мог послужить фатальной причиной катастрофы. Убедительным подтверждением правоты выводов британских экспертов служит тот факт, что самый крупный современный пассажирский лайнер «Боинг-747» может взлетать, если глубина мокрого снега на бетонке не превышает полдюйма.

Сразу по окончании первого судебного процесса капитана Тэйна лишили пилотской лицензии и уволили из авиакомпании BEA. Он удалился в графство Беркшир, где занимался птицеводством. Тэйн скончался в 1975 году от раннего инфаркта.

Бобби Чарлтона во время катастрофы взрывной волной выбросило из самолета, — пролетев 50 м, он приземлился живым и невредимым. Однако погибли восемь футболистов, среди них — 19-летний Дункан Эдвардс, считавшийся в Англии не менее талантливым игроком, чем Чарлтон.

С трудом оправившись от потрясения, через месяц после катастрофы Бобби выходит на поле и играет за себя и за погибших товарищей. Он разом повзрослел, жизнь заставила его стать лидером в новой команде Басби. Меняется и его игра: из солиста он превращается в дирижера. Происшедшие с Бобби метаморфозы замечены тренерами сборной. В первом же матче за Англию, в мае 1958 года, он заставляет капитулировать вратаря шотландцев.

Двадцатого января 1962 года Чарлтон забивает сотый гол за «МЮ». А в следующем году, после матча с Уэльсом, становится лучшим бомбардиром сборной Англии за всю ее историю.

Столкновение DC-8 и «Локхид констеллейшн»

16 декабря 1960 года в небе над Нью-Йорком столкнулись самолеты DC-8 и «Локхид констеллейшн». Погибли 126 пассажиров, а на земле — 8 жителей Нью-Йорка.

16 декабря 1960 года в Нью-Йорке с утра зарядил дождь. Однако это никак не сказывалось на работе двух городских аэропортов — Айдлуалд (ныне аэропорт имени Джона Кеннеди) и Ля Гардия работали с полной нагрузкой, на взлет и посадку. Диспетчеры из Нью-Йоркского центра УВД вели пассажирские лайнеры к точке выхода на глиссаду, где их «подхватывали» диспетчеры из аэропортов. Они направляли самолеты в начало посадочной глиссады, затем выводили их точно в начало ВПП.

Диспетчер аэропорта Ля Гардия очень удивился, когда на экране локатора появилась засветка от неизвестного лайнера. Она довольно быстро начала сближаться с отметкой «его» самолета «Локхид констеллейшн» авиакомпании «Транс уорлд» (TWA), заходившего на посадку в Ля Гардию. Через несколько секунд обе радарные отметки соединились на экране и, ярко вспыхнув, моментально погасли. Не веря своим глазам, диспетчер попытался связаться с командиром «Локхида», но ответом ему была тишина.

Неизвестным самолетом оказался реактивный DC-8 компании «Юнайтед». Столкновение произошло на высоте полтора километра прямо над военно-воздушной базой Миллер Филд, расположенной на Стейтен Айленд. Реактивный лайнер врезался в поршневой «Локхид констеллейшн» под прямым углом и снес ему верхнюю часть фюзеляжа. «Локхид» вошел в отвесное пике и рухнул точно в центр авиабазы. Гибель 39 пассажиров и 6 членов экипажа самолета TWA была мгновенной.

В течение минуты пилоты DC-8 пытались увести поврежденную машину в сторону аэропорта Айдлуалд, но тщетно. Разбрасывая по сторонам обломки и поливая округу керосином из пробитых баков, тяжелый «Дуглас» рухнул на центральную площадь Бруклина, одного из районов Нью-Йорка. В момент страшной силы взрыва погибли не только 82 человека, находившихся на борту лайнера, но и 8 городских жителей.

На месте падения самолета вспыхнул пожар, с которым через несколько минут уже боролись пожарные Нью-Йорка.

А диспетчеры Ля Гардии, Айдлуалда и Центра УВД еще ничего не знали о трагедии, разыгравшейся в небе Нью-Йорка, и исступленно вызывали по радио уже погибших пилотов.

В этой самой крупной авиакатастрофе за всю историю гражданской авиации погибли 134 человека. Но дело не только в огромном количестве жертв, — мир шокировало, при каких обстоятельствах произошла трагедия: два пассажирских самолета, ведомые диспетчерами, столкнулись в тот момент, когда готовились к посадке, и где — прямо над Нью-Йорком.

Катастрофа выявила несовершенство системы УВД Соединенных Штатов. Генерал Элвуд Квесада, первый администратор ФАА, принял решительные меры по реорганизации диспетчерской службы. Для того чтобы привлечь внимание общественности и конгресса к проблемам авиаторов и диспетчеров, он еще до начала официального расследования передал в газету стенограмму переговоров между Центром УВД Нью-Йорка и авиадиспетчерами Ля Гардии и Айдлуалда. За это Квесада поплатился должностью, но цели своей достиг: специальная комиссия палаты представителей изучила положение дел в службе УВД Соединенных Штатов и выделила дополнительные средства на ее развитие.

Стенограмма переговоров — свидетельство неразберихи, царившей в небе над Нью-Йорком в тот черный день — 16 декабря 1960 года.

Первым поднял тревогу диспетчер из аэропорта Ля Гардия. Когда с отметкой «Локхида» слилась засветка неизвестного самолета, а затем пропала связь с рейсом 266 авиакомпании «Транс уорлд», он сразу вызвал Центр УВД.

Ля Гардия: По-моему, у нас большие неприятности. Пока сигнала бедствия не было, но чей это реактивный самолет только что прошел от Престона (городок в окрестностях Нью-Йорка; рядом с ним расположен одноименный радиомаяк. — И.М.) в сторону Флетбуша (район Бруклина. — И.М.)?

Центр УВД: От Престона к Флетбушу?

Ля Гардия: Да, он сейчас прямо над Флетбушем.

Центр УВД: Э-э-э… реактивный самолет? А вы не знаете, куда он направляется?

Ля Гардия: Не знаю. Похоже, мы потеряли контакт с одним из наших самолетов. Правда, я пока не уверен в этом.

Центр УВД: Вас понял. Оставайтесь на связи.

После этого диалога диспетчеры вернулись к своим экранам. Но пилот «Локхид констеллейшн» упорно молчал, и через 12 секунд диспетчер из Ля Гардии вновь связался с Центром.

Ля Гардия: Все, теперь я точно знаю, что у нас серьезные проблемы. Потеряна связь с «Конни», номер рейса, кажется, 266. Его курс пересекся с курсом неизвестного самолета, который двигался на северо-восток по направлению от Престона к Флетбушу. Этот самолет сейчас находится примерно в полутора километрах от дальнего маркера Ля Гардии и продолжает лететь на северо-восток.

Центр УВД: Вы имеете связь с неизвестным самолетом?

Ля Гардия: Нет, мы не можем с ним связаться, но видим его нарадаре.

В эти мгновения DC-8 уже падал. Встревоженный диспетчер Ля Гардии оповестил о случившемся свое начальство.

Ля Гардия: Я беспокоюсь за «Конни». Его отметка пропала, на связь самолет не выходит. Скорее всего, он столкнулся с другим, неизвестным

самолетом.

КДП Ля Гардии: Вас понял.

Теперь и диспетчер из аэропорта Айдлуалд потерял свой «Дуглас». И в эту секунду в его наушниках раздался голос коллеги из Ля Гардии.

Ля Гардия: Скажите, это ваш самолет сейчас находится над Флетбушем?

Айдлуалд: Подождите… нет, Ля Гардия, это не наш самолет.

Диспетчер из Айдлуалда ошибался — это был «его» лайнер. DC-8 подходил к Нью-Йорку на высоте 6000 футов (1800 м). Для того чтобы выйти в точку разворота на посадочную глиссаду аэропорта Айдлуалд, ему следовало снизиться до 5000 футов (1500 м) не позже радиомаяка Престон. Однако штурман «Дугласа» ошибся в расчетах и реактивная машина перелетела точку поворота на 17 километров и оказалась прямо на пути «Локхид констеллейшн».

Ля Гардия: Мы не можем связаться с одной из наших машин. Боюсь, с ней что-то случилось.

Айдлуалд: Подождите, у нас на заходе был самолет.

Ля Гардия: Так. Какой тип вашего самолета?

Айдлуалд: DC-8 компании «Юнайтед».

Ля Гардия: А высота? На какой он был высоте?

Айдлуалд: На высоте пять тысяч метров.

Ля Гардия: Господи! Наш тоже был на пяти тысячах! Мы потеряли контакт с «Конни» и не знаем, где она теперь.

Диспетчеры Ля Гардии и Айдлуалда все еще надеялись, что произошло какое-то недоразумение.

Комиссия по расследованию причин катастрофы всю вину за столкновение «Локхид констеллейшн» и DC-8 возложила на диспетчеров. Однако эта трагедия выявила бедственное положение американской службы УВД. До 1960 года диспетчер не имел права настаивать, чтобы самолет, который он «ведет», находился в точно указанное время в строго определенном месте. В его задачу входило разведение машин по высоте, а непосредственно навигацией занимался экипаж. Катастрофа над Нью-Йорком положила конец этому двоевластию. Теперь за все отвечал диспетчер.

Год 1960-й — один из самых мрачных за всю историю гражданской авиации США. Количество погибших в авиационных катастрофах на 160 миллионов налетанных пассажирокилометров достигло 0, 638.

8 февраля 1960 года DC-7B авиакомпании «Истерн» вылетел из нью-йоркского аэропорта им Дж. Кеннеди рейсом 663 в Ричмонд, штат Вирджиния. Навстречу ему шел «Боинг-707» компании «Пан Американ», который возвращался в Нью-Йорк из Пуэрто-Рико. По высоте самолеты разделяло положенные 1000 футов (300 м), но, когда диспетчер приказал командиру DC-7B развернуться на параллельный с «Боингом» курс, из-за ошибок в пилотировании, допущенных экипажем «Истерн», самолеты слишком сблизились. Пытаясь избежать столкновения, пилоты обоих самолетов начали маневрировать.

«Боинг» и «Дуглас» разошлись буквально в нескольких метрах друг от друга. Казалось, самое страшное позади, но DC-7B по невыясненным причинам вошел в крутую спираль и рухнул в Атлантический океан в 15 км

от побережья Лонг-Айленда. Командир самолета «Пан Американ» сообщил Центру УВД: «Похоже, DC-7 упал в воду. Мы едва разошлись с ним, а через минуту видели всплеск неподалеку от Джоунс Бич». Все 84 человека на борту DC-7B погибли. «Боинг» благополучно приземлился в аэропорту им Дж. Кеннеди.

Гибель генсека ООН Д. Хаммаршельда на DC-6

17 сентября 1961 года на юге Африки около аэродрома Идолы потерпел катастрофу самолет DC-6 «Альбертина». Все 16 пассажиров и экипаж погибли. На борту самолета находился генеральный секретарь ООН Даг Хаммаршельд.

Всех волнуют нераскрытые тайны. Особенно будоражат воображение истории, связанные с именами людей известных. Один из таких случаев — гибель генерального секретаря ООН шведа Дага Хаммаршельда. Самолет DC-6B, на котором он летел, потерпел катастрофу на юге Африки 17 сентября 1961 года при достаточно загадочных обстоятельствах. С тех пор появляются новые интригующие версии этой трагедии.

В 1960 году ООН столкнулась с наиболее серьезной проблемой за 15 лет своего существования — необходимостью предотвратить гражданскую войну в Демократической Республике Конго, получившей 30 июня независимость от Бельгии.

В результате майских выборов новое национальное правительство представляло собой шаткий альянс между президентом Джозефом Касавубу и его премьер-министром Патрисом Лумумбой. Однако местные жители прежде всего хранили преданность своим племенам. Неудивительно, что в такой напряженной и враждебной атмосфере начались беспорядки.

5 июля конголезские войска в столице Леопольдвиле (ныне Киншаса) подняли мятеж против бельгийских офицеров. Когда восстание охватило крупные города в других провинциях, бельгийские войска вмешались, чтобы защитить оставшихся белых поселенцев. 11 июля Мойс Чомбе, вождь богатой минеральными ископаемыми Катанги, объявил об отделении этой провинции и провозгласил ее независимым государством. Касавубу и Лумумба обратились к ООН, в члены которой Конго только что приняли, за помощью в восстановлении порядка.

В апреле 1953 года 47-летний шведский дипломат Даг Хаммаршельд избран вторым генеральным секретарем ООН, — в состав этой международной организации входили тогда только четыре африканских государства. К концу 1960 года, по мере отказа Европы от своих колониальных владений на континенте, их стало двадцать шесть. Созвав заседание Совета Безопасности ООН вечером 13 июля 1960 года, Хаммаршельд настаивал на немедленном ответе на обращение Конго. Советский Союз требовал осудить бельгийскую агрессию; Франция, Великобритания США возражали против критики в адрес их союзника по НАТО. Тем менее к 3.25 утра 14 июля Совет Безопасности принял компромиссную резолюцию, которая поручала генеральному секретарю призвать к выводу бельгийские войска и направить в Конго силы ООН.

Хаммаршельд решил прежде всего обратиться за поддержкой к африканским государствам, и через пять дней 3500 солдат из Туниса, Ганы, Марокко и Эфиопии прибыли в Леопольдвиль.

Прибытие в Конго войск ООН не разрешило кризиса. Пятого сентября Касавубу уволил Лумумбу, который немедленно объявил о смещении президента. В спор вмешался главнокомандующий Джозеф Мабуту, захвативший власть, хотя Касавубу номинально оставался главой правительства. Лумумба был арестован, выдан своим врагам в Катанге и зверски убит в начале 1961 года. В то же время Чомбе по-прежнему настаивал на отделении и начал собирать европейских наемников, чтобы поддержать независимость Катанги.

17 февраля 1961 года Совет Безопасности расширил полномочия Хаммаршельда по предотвращению гражданской войны в Конго. Тем же летом коалиционное правительство в Леопольдвиле объединило все группировки, кроме Мойса Чомбе, демонстративно исключенного. В определенной степени независимость Катанги поддерживали Бельгия, Франция, Великобритания, Соединенные Штаты и соседний с ней британский протекторат Северная Родезия (ныне Замбия).

К концу августа, когда численность войск ООН в Конго составляла около 16 тысяч. Хаммаршельд, решив перейти к активным действиям, отдал приказ об окружении европейских наемников в Катанге и захвате ключевых пунктов в столице провинции Элизабетвиле.

Теперь уже Запад критиковал генерального секретаря и обвинял его в прокоммунистических и антизападных взглядах. 12 сентября, сообщив одному из коллег по ООН о своем намерении уйти в отставку, если ему не удастся решить проблему Катанги, Хаммаршельд вылетел из Нью-Йорка в Леопольдвиль.

На следующий день, к тому времени, когда генеральный секретарь прибыл в Конго, между войсками ООН и наемниками из Катанги вспыхнули бои, а Чомбе бежал через границу в Северную Родезию. Хаммаршельд, убежденный, что только его личное вмешательство способно повлиять на лидера сепаратистов, предложил Чомбе переговоры. Их свидание должно было состояться в городке Ндола, на территории тогдашней Северной Родезии (Замбии).

Отправив вперед британского дипломата лорда Лендсдауна на самолете DC-4, переданном в его пользование, Хаммаршельд решил вылететь на другом самолете ООН — четырехмоторном DC-6B, названном «Альбертиной», — только что прибывшем из Элизабетвиля. Скорее всего, генеральный секретарь не знал, что при вылете из Катанги «Альбертина» была повреждена огнем из стрелкового оружия и, хотя ее отремонтировали, простояла на летном поле без охраны четыре часа.

В целях безопасности личный самолет Хаммаршельда поднялся в воздух с наступлением темноты — в 17 часов по местному времени — в воскресенье 17 сентября, и его маршрут хранился в секрете. «Альбертина» взяла курс на восток, а затем на юг, над озером Танганьика, в направлении Северной Родезии.

Кроме Хаммаршельда в самолете летели его секретарь Леланд, два советника-американца, Вишоф и Фабри, личный секретарь Хаммаршельда,

пять солдат охраны. Шведский экипаж под командованием Пера Галлонквиста состоял из опытных пилотов авиакомпании «Транс эйр». Всего на борту находились шестнадцать человек.

По причине безопасности радист «Дугласа» на связь с землей во время полета над Конго не выходил. Только после пересечения родезийской границы экипаж сообщил, что они находятся над озером Танганьика. После этого слежение за самолетом приняла наземная служба в Солсбери и в Ндоле.

Диспетчер аэродрома в Ндоле А. Кемпбелл Мартин услышал вышедшего в эфир радиста DC-6B в 23.30. «Альбертина» передала расчетное время своей посадки в Ндоле — 0.35. Около 00.20, во время очередного сеанса связи, Мартин уточнил высоту и разрешил пилоту снизиться до 6000 футов (1800 м). К сожалению, переговоры с экипажем Мартин не записал на магнитофонную пленку. Позже он объяснил, что у него испортился магнитофон.

О подробностях катастрофы долгое время ничего не сообщалось. Пролетев над ВВП на высоте около 650 м с мигающими огнями и выпущенными шасси, «Альбертина» направилась на предпосадочный круг.

На аэродроме объявили о предстоящем приземлении самолета; прошло еще 10 минут; радист «Дугласа» на запросы диспетчера не отзывался. Потом ряд свидетелей утверждали, что в этот момент они слышали шум моторов заходящего на посадку самолета. Другим показалось, что самолет повернул и полетел обратно. В этот момент, примерно в 00.30, «Альбертина» врезалась в склон горы Ндола-Хилл.

Только к полудню следующего дня обнаружили место крушения «Альбертины» — примерно в 13 км к западу от аэродрома. Очевидно, заходивший слишком низко самолет задел верхушки деревьев, рухнул на землю и, перевернувшись, вспыхнул. Все шесть членов экипажа и восемь членов делегации ООН погибли, — большинство сгорели на своих местах. Двух пассажиров выбросило из самолета: сержант Гарри Джулиен из службы безопасности ООН при этом получил столь серьезные травмы, что скончался через пять дней, а Даг Хаммаршельд погиб от многочисленных ранений. Генеральный секретарь умер не сразу, — его рука сжимала вырванный пучок травы.

В больнице перед смертью Джулиен успел произнести несколько слов, смысл которых сводился к тому, что Хаммаршельд приказал возвращаться.

Один из свидетелей тех событий, фотожурналист Эндрю Хайвард, проживавший в Зимбабве, вспоминает:

«Боевые действия в Катанге начались в июле 1960 года. Я бывал там регулярно, два-три раза в неделю, снимая фильм по заказу британских и американских телекомпаний. Все, что происходило в те дни, до сих пор помню прекрасно.

Хаммаршельд стал играть активную роль в конголезском урегулировании. Дважды уславливались о его встрече с Чомбе, и оба раза она срывалась. Наконец достигнута новая договоренность и назначен день — 17 сентября 1961 года. Прибытие генсека в Ндолу ожидалось в 23.45 вечера.

Группа журналистов, включая и меня, заблаговременно расположилась у самой посадочной полосы в ожидании высокого гостя. Небольшая диспетчерская башня находилась совсем рядом — из открытых окон слышны все переговоры. Сразу после полуночи самолет вошел в воздушное пространство Ндолы и запросил разрешение на посадку.

Тут прошу учесть, что как бывший летчик-любитель, проведший в свое время в воздухе свыше 500 часов, я знал технику пилотирования. Поэтому, когда «Альбертина» пронеслась над нашими головами, делая первый круг перед заходом на посадку, я подумал: «Он идет очень низко, это опасно». Ведь сначала необходимо войти в район расположения аэропорта в направлении посадочной полосы на высоте не менее тысячи футов. Затем нужно сделать еще несколько разворотов. А пилот уже при первом маневре «прижался» к земле.

Самолет скрылся из виду и больше не показывался. Мы простояли час, теряясь в догадках, что могло произойти. Большинство сходилось во мнении, что в последнюю минуту Даг Хаммаршельд почему-то изменил свои планы и решил вернуться обратно. Ночь была тихая. Любые выстрелы и тем более взрыв были бы слышны.

На следующее утро стало известно о катастрофе. С приятелем Алланом Крисом на двухмоторном спортивном самолете мы немедленно отправились на поиски. Стали прочесывать район возле аэропорта Ндолы. В 15.30 обнаружили обломки «Альбертины». Мой оператор Джо Грэхем заснял все сверху на пленку.

Ровно через сутки я уже по земле добрался до места крушения и тщательно изучил обломки самолета и все вокруг. Машина явно шла на посадку — шасси и закрылки выпущены, — но на пути оказалось высокое дерево на невысоком холме. Это сыграло роковую роль, учитывая, что пилот и без того маневрировал на очень низкой высоте. Может, у него были неисправны приборы — теперь остается только гадать.

Самолет, очевидно, зацепился крылом за дерево и рухнул. Если бы не то дерево или лети «Альбертина» хотя бы футов на пятьдесят выше, жизнь Дага Хаммаршельда не оборвалась бы. И история войны в Конго могла бы быть другой».

После ошибочного сообщения о встрече генерального секретаря с Чомбе в Ндоле, опубликованного в понедельник, газета «Нью-Йорк таймс» вышла во вторник 19 сентября с заголовком во всю ширину полосы: «Гибель Хаммаршельда в авиакатастрофе над Африкой: Кеннеди обращается к ООН в момент кризиса руководства». Президент гарантировал поддержку со стороны США в деле превращения ООН в «эффективный инструмент мира, к чему стремился Даг Хаммаршельд».

Как всегда в случае внезапной смерти общественных деятелей, поползли слухи о причинах катастрофы.

Надо заметить, что за отделение Катанги выступали многие, включая англичан из Северной Родезии, считавших Чомбе и его европейских наемников бастионом против черного национализма. Советский Союз открыто призывал к замене Хаммаршельда на посту в ООН; одновременно несколько европейских держав обвинили его в прокоммунистических взглядах.

Следственная комиссия ООН дала уклончивое заключение на предмет доказательств саботажа, нападения или механической поломки, хотя ни одно из этих предположений не исключалось из перечня возможных причин катастрофы. Любопытно, что показания местных жителей во внимание не принимались. Однако эти свидетели сообщали, что видели два самолета — маленьким преследовался большой, который разбился после обстрела.

Первая следственная комиссия под руководством английского полковника авиации Барбера пришла к выводу, что катастрофа произошла в силу рокового стечения обстоятельств.

Местная комиссия экспертов возложила всю вину на пилотов. Однако многие сомневались, что опытнейший командир Галлонквист (налетал 7841 час) и два других летчика могли допустить грубейшие ошибки в пилотировании.

Все эксперты едины в одном — катастрофа произошла не по причине остановки двигателей, которые работали до самого падения самолета.

Через несколько лет после смерти Хаммаршельда была выдвинута странная теория: генеральный секретарь, подавленный неудачей собственных миротворческих усилий и огорченный растущей оппозицией своим полномочиям в ООН, совершил самоубийство. Приставив к виску капитана экипажа пистолет, Хаммаршельд заставил его совершить над Ндолой маневр, который привел к катастрофе.

В числе доказательств этой сомнительной версии назывались рукопись, оставшаяся в нью-йоркской квартире Хаммаршельда, с указанием опубликовать ее только после его смерти; завещание, составленное незадолго до отъезда в Конго, и последняя прочитанная им книга — «О подражании Христу» Фомы Кемпийского, немецкого религиозного классика XV века, — заложенная экземпляром присяги, принесенной Хаммаршельдом при вступлении на пост генерального секретаря.

Эту гипотезу опровергает тот факт, что завещание Хаммаршельда составлено за много лет до его смерти и менялось перед его отлетом из Нью-Йорка. Рукопись — что-то вроде духовного дневника, над которым он работал с 1956 года (опубликована в 1964 году под названием «Заметки»), раскрывает внутренний мир человека, преданного религии, поэзии и служению обществу, — отнюдь не способного покончить с собой, лишив при этом жизни еще 15 человек. Он взял с собой книгу, которую переводил с немецкого языка на шведский, чтобы поработать над ней на борту, а также чистую рубашку и зубную щетку, — вряд ли эти вещи понадобились бы человеку, вознамерившемуся совершить самоубийство.

В сентябре 1992 года британская газета «Гардиан» опубликовала письмо двух бывших сотрудников ООН, Джорджа Смита и Конора О'Брайена: они рассказали, что самолет Хаммаршельда был сбит летчиками-наемниками по заданию бельгийской горнорудной компании. По версии Смита, летчики истребителей получили задание от компании «Юнион миньер», которая стремилась сохранить контроль над месторождениями медной и урановой руд, а также алмазов в Катанге, и должны были заставить самолет Хаммаршельда совершить посадку на

бельгийской базе ВВС в Камине. Там владельцы рудников и шахт намеревались убедить Хаммаршельда не вмешиваться во внутренние дела Катанги.

Пилоты-наемники управляли двумя истребителями, которые оснащены пулеметами. Но летчики оказались «настоящими идиотами»: вместо того чтобы сделать предупредительные очереди, попали в цель; самолет рухнул на землю. Смит сообщил также, что располагает двадцатью диктофонными пленками, на которых записано интервью с неким французским дипломатом, встречавшимся с одним из пилотов, сбивших самолет Хаммаршельда. Смит разговаривал также с одним из авиадиспетчеров аэродрома в Ндоле, который следил за полетом лайнера Хаммаршельда. Авиадиспетчер заявил, что катастрофа не из числа обычных.

Однако следует отметить, что помимо трех официальных шведских комиссий изучением обстоятельств аварии занималась международная группа экспертов, которую возглавлял бывший канцлер юстиции Швеции Стен Рюдхольм. Эта группа пришла к выводу: версия, что самолет сбит, — наименее вероятная причина его катастрофы. Действительно, многое говорило, что такой вариант возможен. Фюзеляж самолета и обломки крыльев продырявлены; отверстия подозрительно похожи на пробоины от пуль. Однако специалисты пришли к другому выводу: одни пробоины возникли при ударе самолета о ветки деревьев; есть действительно следы от пуль, но проделанные изнутри. Врезавшись в землю, самолет загорелся. На борту находились солдаты из охраны Хаммаршельда, с оружием и боеприпасами. В огне пожара патроны взорвались, и пули продырявили корпус самолета.

Говорили о Хаммаршельде и в связи с документами работавшей в ЮАР Комиссии правды и примирения. Изучая преступления времен апартеида, комиссия обнаружила восемь писем, в которых, как утверждалось, имелись намеки на секретные встречи между представителями американской и английской разведок, а также южноафриканских военных, где обсуждались планы физического устранения Дага Хаммаршельда. Многие считали, что Хаммаршельд вызывал неудовольствие западных держав своей беспристрастностью. Вокруг него и его миссии по урегулированию кризиса плелись всевозможные интриги. Тем загадочнее выглядела катастрофа самолета.

Если верить более поздним сенсационным разоблачениям, появившимся в прессе, в самолете Хаммаршельда была заложена бомба.

Комиссия ООН, долго изучавшая причины катастрофы, к окончательному мнению не пришла. Расследование, проведенное родезийскими службами, сделало вывод о несчастном случае. Из доклада комиссии вытекает лишь, что катастрофа могла произойти в результате неполных или неточных указаний пилоту со стороны диспетчера аэродрома перед заходом самолета на посадку.

Через несколько лет после трагедии шведский врач А. Хасслер подверг критике работу комиссии в той ее части, где говорится об исключении ошибки пилотов. В частности, он установил, что экипаж перед тем полетом работал целых тридцать часов, командир экипажа не отдыхал положенные двадцать четыре часа перед вылетом. Свидетели утверждали,

что один из пилотов перед полетом провел ночь в ночном клубе; в протоколе вскрытия указано, что кровь одного из пилотов содержала большой процент алкоголя. Кстати, комиссия так и не установила, кто из трех пилотов вел самолет в момент катастрофы, а это могло оказаться очень существенным и, быть может, объяснило бы неожиданную потерю высоты самолетом.

19 сентября 1961 года в Нью-Йорке прошло внеочередное заседание Генеральной Ассамблеи ООН. После того как членов делегаций попросили встать для минуты молчания и молитвы, один из сотрудников ООН сказал: «Никогда еще минута не казалась такой долгой, молчание — таким полным, а кресло — таким пустым». Через месяц Дагу Хаммаршельду посмертно присуждена Нобелевская премия мира.

Столкновение самолетов-заправщиков КС-135

28 августа 1963 года над Атлантическим океаном пропали два высотных самолета-заправщика КС-135 ВВС США с 11 летчиками на борту.

В среду 28 августа 1963 года два высотных самолета-заправщика КС-135 поднялись в воздух с авиабазы «Хоумстед» (Флорида) и полетели с каким-то секретным заданием над Атлантическим океаном. КС-135 — это военный вариант «Боинга-707»; его крейсерская скорость 600 миль в час, дальность полета 4500 миль. Он используется для заправки горючим других самолетов во время их дальних перелетов.

Около полудня, когда оба самолета находились в 800 милях северо-восточнее Майами и в 800 милях западнее Бермудских островов, они сообщили, что на борту все в порядке, и на этом связь прервалась. В районе, откуда они в последний раз доложили о своем местоположении, вскоре нашли обломки, которые, как установлено, принадлежали самолету типа КС-135. По-видимому, заправщики столкнулись в воздухе. Однако через два дня в 200 милях от того места, где в первый раз нашли обломки, обнаружили обломки еще одного КС-135, что не согласовывалось с предположением, будто оба самолета столкнулись в воздухе. Несколько дней спустя ВВС прекратили поиски, объявив, что найденные обломки действительно принадлежат двум пропавшим самолетам.

Но почему ни один из самолетов не успел послать сигнал бедствия? Возможно, две «летающие заправочные станции» столкнулись так неожиданно, что не могло быть и речи о том, чтобы послать сигнал бедствия. Но если исчезновение самолетов вызвано столкновением, почему обломки оказались в двух различных районах океана, находящихся почти в 200 милях друг от друга?

Если исключить столкновение, поскольку между районами, где найдены обломки, такое большое расстояние, то заправщики упали по разным причинам и совершенно независимо друг от друга. Но вероятность одновременной катастрофы двух гигантских самолетов по разным причинам крайне мала. Поэтому остается допустить, что авария произошла из-за столкновения, вследствие которого один самолет упал сразу, а второй еще некоторое время продолжал лететь. Но тогда он сообщил бы об аварии, а такого сообщения не поступало.

Оба предположения о причинах катастрофы противоречат всякой логике. Официальные лица только разводят недоуменно руками — «там произошло нечто очень странное».

29 августа 1963 года в «Майами геральд» появилось сообщение:

«В среду над Атлантическим океаном пропали два гигантских танкера военно-воздушных сил с авиабазы „Хоумстед“ с 11 летчиками на борту.

Поисковый самолет с Бермудских островов сообщил, что в среду вечером заметил на поверхности океана большое масляное пятно, а надводные суда выловили несколько спасательных жилетов. Пока нет никаких данных, что все эти находки как-то связаны с пропавшими самолетами… Выполнив задание по заправке самолетов в воздухе, огромные КС-135 возвращались в Хоумстед. В 15.00 объявлено, что они не прибыли в назначенный срок на базу, и немедленно начались поиски.

Самолеты и суда морской береговой охраны прочесывали район примерно в восьмистах милях северо-восточнее Майами…

К полуночи в поисках приняли участие по крайней мере еще 24 самолета, а к утру их количество удвоилось. На помощь были вызваны 4 судна морской береговой охраны.

Первые самолеты, поднявшиеся в воздух, обследовали маршрут, по которому оба КС-135 должны возвращаться в Хоумстед. Остальные летали по квадратам на небольшой высоте, освещая воду фарами.

Участники поисков лелеяли надежду, что спасательные средства на борту пропавших самолетов позволят их экипажам продержаться на поверхности до рассвета.

Последние донесения от экипажей обоих КС-135 приняты в полдень. Они сообщили, что находятся в девятистах милях северо-восточнее Майами и надеются прибыть в Хоумстед в 14.00.

Два воздушных танкера стоимостью 4 миллиона долларов каждый с бортовым грузом 25 тыс. галлонов высокооктанового реактивного топлива осуществили заправку двух реактивных бомбардировщиков В-47 с авиабазы «Шиллинг», штат Канзас.

Следующее донесение, предусмотренное правилами ВВС, уже не поступило… и самолеты объявлены пропавшими».

30 августа в «Майами геральд» появилась информация о ходе спасательных работ:

«В результате осмотра обломков, извлеченных в четверг из вод Атлантики, возникли серьезные опасения, что два пропавших воздушных танкера КС-135 столкнулись в воздухе. Участники поисков потеряли почти всякую надежду спасти хотя бы кого-нибудь из 11 членов обоих экипажей.

В океане обнаружены три спасательных плота и летный шлем, на котором написано имя одного из пропавших летчиков. Эти предметы подобрало грузовое судно «Азалиа сити» где-то на полпути между Нассау и Бермудскими островами.

Кроме того, найден желтый защитный прорезиненный костюм и куски обшивки самолета. Как сообщил представитель военно-воздушных сил, в течение ночи 50 самолетов и 36 судов производят усиленнее поиски членов экипажей, которые могли уцелеть после катастрофы.

На летном шлеме, извлеченном из воды, написано «Гарднер». Один из пропавших летчиков — капитан Джералд Гарднер.

Представители военно-воздушных сил в Пентагоне «предположили», что самолеты столкнулись, когда возвращались в Хоумстед, выполнив обычное, хотя и секретное, задание по заправке самолетов над океаном…

Только столкновением можно объяснить потерю радиосвязи сразу с двумя гигантскими «летающими заправочными станциями».

Сигнала бедствия никто не слышал, и, как заявил представитель авиабазы в Шиллинге, судя по донесениям экипажей обоих бомбардировщиков, «заправка прошла нормально, при благоприятных метеорологических условиях»…

Экипажи бомбардировщиков не заметили ничего подозрительного в маневрах КС-135, когда те разворачивались, чтобы лететь домой. Заправка происходила «в том самом районе», откуда приняты их последние донесения. Район этот находится в 900 милях северо-восточнее Майами. Обломки обнаружены в 780 милях от Майами».

31 августа 1963 года газета «Майами геральд» сообщила:

«В пятницу самолеты, разыскивающие два воздушных реактивных танкера, обнаружили еще одно скопление обломков, которое находится в 160 милях от первого. Суда не успели извлечь их из воды до наступления темноты. Сегодня на рассвете в этот район океана должен прибыть катер морской береговой охраны.

В районах скопления обломков нет никаких признаков, что кому-либо из членов экипажей удалось уцелеть…

Большое расстояние между этими районами уменьшает вероятность предположения, что катастрофа произошла из-за столкновения самолетов в воздухе. Военно-воздушные силы пока что не называют причину, которая могла вызвать гибель обоих КС-135.

В районе первого скопления обломков, обнаруженных в четверг, найдены летные шлемы, спасательные жилеты, навигационные карты и куски обшивки самолетов. По выражению одного из пилотов, все пространство на площади 10 кв. миль примерно в 260 милях юго-западнее Бермудских островов напоминает «плавучую свалку металлолома».

Как заявил представитель военно-воздушных сил, «можно с уверенностью сказать, что найденные в океане предметы принадлежат по крайней мере одному из погибших самолетов».

На следующий день газета сообщила:

«Поиски членов экипажей, которые, быть может, не погибли при падении самолетов, сосредоточились в первом районе скопления обломков, в 260 милях юго-западнее Бермудских островов.

Другой такой же район обнаружен в пятницу в 160 милях от первого, однако уже в субботу участники поисков сообщили, что там нет никаких предметов с борта КС-135.

«Там нет ничего, кроме морских водорослей, стволов деревьев и старого буя», — сказал майор Фред Брент, офицер спасательной службы с авиабазы «Орландо».

Итак, второе скопление, из-за которого вся эта история вдруг стала такой загадочной, оказывается, образовали не обломки самолета, а всего

лишь морские водоросли, древесные стволы и старый буй!

Дополнительную информацию о поисках двух КС-135 содержит доклад «Милитэри эрлифт комманд» (МАС).

«Два КС-135, борт № 38 и 41… в 12.10 находились в соответствии с донесением в пункте „А“ и в 12.37 предположительно в пункте „В“, в 275 милях от пункта „А“. С тех пор никаких донесений от самолетов не поступало. Штаб спасательной эскадрильи… отдал приказ о поисках по маршруту полета…

В ходе массированных поисков… в районе «С»… обнаружены многочисленные предметы… их изучение показало, что они принадлежат самолетам КС-135. Спасательный пояс за номером 314 находился на борту КС-135, борт № 38, а летный шлем с именем «Гарднер» принадлежал одному из членов экипажа КС-135, борт № 41. Две радиолокационные установки, извлеченные из воды, принадлежали самолетам КС-135, борт № 38 и 41».

В субботу, воскресенье и понедельник поисковые группы обнаружили еще немало предметов, однако всюду, кроме района «С», это обычный для судоходных трасс хлам, который выбрасывают за борт. В докладе нет ни слова о втором скоплении обломков, которое по газетным репортажам находилось в районе «В». Все, что там обнаружили, не имело никакого отношения к самолетам. Поиски прекращены в понедельник, во второй половине дня.

В Докладе спасательной эскадрильи приводится множество фактов, которые убедительно свидетельствуют о том, что самолеты упали на близком расстоянии друг от друга и — хотя из заявления руководства ВВС следует, что они поддерживали между собой постоянную радиосвязь и летели не слишком близко друг от друга, — по-видимому, произошло столкновение. Скорость их полета настолько велика, что дистанция в одну милю может сократиться до нуля за какие-нибудь несколько секунд. И если они легли на курс, который приводил к столкновению, у пилотов все равно не оставалось времени для маневра, когда визуально или на экране радиолокатора они заметили грозящую им опасность.

Ричард Ф. Гервиг, начальник отдела документации на авиабазе «Нортон», где хранятся отчеты обо всех катастрофах в Американских ВВС, подтвердил: «Определенно установлено, что между этими самолетами произошло столкновение в воздухе».

Загадочным в этой истории остается только одно: почему поисковые самолеты сообщили о втором скоплении обломков, которое на самом деле оказалось просто морскими водорослями и всяким хламом? Возможно, это произошло потому, что скопление обнаружено перед самым заходом солнца, когда видимость далеко не самая лучшая. Между тем даже днем, при ясной погоде, летчикам бывает очень нелегко определить, что плавает в океане в сотнях метрах под ними. При проведении любой поисковой операции наблюдатели могут ошибаться, и такие ошибки случаются не так уж редко.

Гибель американских астронавтов

27 января 1967 года на мысе Кеннеди, штат Флорида, во время наземных испытаний в кабине американского корабля «Аполлон-1», готовящегося к старту на Луну, заживо сгорели астронавты В. Гриссом, Э. Уайт и Р. Чаффи.

Америка шокирована успехами СССР в освоении космического пространства: запуском первого в мире искусственного спутника Земли в 1957 году и первым полетом человека в космос 12 апреля 1961 года.

Через полтора месяца после «гагаринского» старта, 25 мая 1961 года, президент США Джон Кеннеди призвал Конгресс США и американцев взять на себя обязательство совершить пилотируемый полет на Луну с высадкой человека на ее поверхность до 1970 года.

Американцы решили восстановить свой престиж, осуществив грандиозную лунную пилотируемую программу, получившую название «Аполлон». Исполнение этой программы возложено на Национальное управление по аэронавтике и использованию космического пространства (НАСА)

Для реализации программы требовалось создать мощную ракету-носитель, способную вывести на околоземную орбиту свыше 100 т полезной нагрузки, а также космический корабль для доставки астронавтов с этой орбиты на Луну и обратно на Землю.

По программе «Аполлон» под руководством известного немецкого специалиста Вернера фон Брауна создано целое семейство ракет-носителей, получивших название «Сатурн». Основная ракета, предназначенная для запуска «Аполлона» к Луне, получила название «Сатурн-5».

Параллельно с работами по ракетам-носителям создавался и корабль «Аполлон», который состоял из командного модуля и лунного модуля. Командный модуль разделялся на отсек экипажа и служебный отсек с двигательной установкой. Он предназначался для полета трех астронавтов на орбиту Луны и последующего возвращения их на Землю.

Отсек экипажа являлся также и спускаемым аппаратом, в котором астронавты совершали посадку на Землю. Отсек герметичен и имел форму конуса со скругленной вершиной. Масса его при старте с Земли составляла 5800 кг, при приводнении — 5300 кг.

Три астронавта в скафандрах размещались в отсеке экипажа в креслах. В среднем кресле находился пилот командного модуля, в левом — командир экипажа, в правом — пилот лунного модуля.

В отсеке экипажа размещались следующие основные элементы и системы: система жизнеобеспечения с кислородной атмосферой в корабле; система приземления, состоявшая из тормозных, вытяжных и трех основных, диаметром 26 м, парашютов, а также трех надувных баллонов, обеспечивавших переворачивание отсека экипажа днищем вниз при приводнении в океан; автономная система наведения и навигации корабля с бортовой ЦВМ; система связи в КВ и УКВ диапазонах.

Кроме того, в отсеках экипажа размещены контейнеры для различного оборудования, огнетушитель, топливный бак двигательной системы ориентации корабля, хранилище пищевых продуктов и бак с питьевой водой.

Летно-конструкторские испытания ракетно-космической техники по программе «Аполлон» начались в 1964 году.

4 апреля 1968 года состоялся второй запуск «Сатурна-5» с экспериментальным командным модулем «Аполлон-6». Этим запуском закончились беспилотные летно-конструкторские испытания ракет и космических аппаратов.

Еще в декабре 1965 года НАСА приняло решение осуществить первый испытательный пилотируемый полет командного модуля, под названием «Аполлон-1», в конце 1966 года.

Сформированы и приступили к тренировкам экипажи. Основной: Вирджил Гриссом, Эдвард Уайт, Донн Эйзел; дублирующий: Джеймс Макдивитт, Дэвид Скотт и Роджер Чаффи. Но вскоре на парашютных прыжках Эйзел повредил плечо и его место в основном экипаже занял Чаффи, вместо которого в дублирующем экипаже начал тренироваться Рассел Швейкарт.

Программа полета корабля «Аполлон-1» длительностью 14 суток предусматривала испытание командного модуля на орбите Земли и сближение с пилотируемым космическим кораблем «Джемини-12», отработку операций по маневрированию и сближению космических аппаратов.

Полет пилотируемого корабля «Аполлон-2» с программой медицинских экспериментов и длительностью также 14 суток был запланирован на середину 1967 года.

21 марта 1966 года официально объявлены экипажи для полета корабля «Аполлон-1» (командный модуль N 012). Основной экипаж: Гриссом, Уайт, Чаффи; дублирующий: Макдивитт, Скотт, Швейкарт.

Приближался старт корабля «Аполлон-1», намеченный на март 1967 года. Ракетный носитель с кораблем находился на стартовой площадке № 34 космодрома имени Кеннеди, на мысе Канаверал, штат Флорида. Проводились заключительные наземные тренировки экипажей и персонала космодрома.

В декабре 1966 года известная предсказательница Джейн ошеломила мир новым пророчеством, предупредив Джин Стаут, жену начальника Отдела по управлению пилотируемыми космическими полетами, что астронавтам, которые готовятся к полету на Луну, грозит гибель. Вот что она сказала о своем видении: «На полу ракеты лежит что-то странное — тонкое, вроде фольги. Если на нее упадет инструмент или кто-то наступит каблуком, быть беде. Под полом я вижу клубок спутанных проводов. Астронавтам грозит гибель. Я чувствую, как их души покидают горящую капсулу в клубах дыма…»

Увы, предсказание на этот раз оказалось точным. 27 января 1967 года американский экипаж, который готовился совершить первый пилотируемый полет по программе «Аполлон», проводил тренировку в Центре космических полетов имени Дж. Кеннеди.

В тот день на пусковом столе стояла ракета «Сатурн-1В» с основным блоком «Аполлона». Три астронавта — Вирджил Гриссом, Эдвард Уайт и Роджер Чаффи — находились в головной части ракеты-носителя «Сатурн», в пилотируемом отсеке.

Отсек этот — довольно просторное помещение, в котором свободно размещаются три человека: один может работать, второй заниматься

личными делами, третий — спать. Ничто не предвещало беду, ситуация, что называется, «штатная».

Ракета «Сатурн» стояла на стартовой позиции № 34; она не была заправлена топливом, поскольку испытания — тренировочные. Пиротехнические устройства ракеты либо еще не установлены, либо не включены. Таким образом, не было причин для какого-либо беспокойства.

Огонь в обитаемом отсеке вспыхнул внезапно и стал полной неожиданностью для самих астронавтов и устроителей испытания. Пожар, начавшийся в 18.31, бушевал всего 15 секунд, воспламенив внутреннюю обшивку корабля, после чего его погасили.

Последнее, что слышали радиооператоры в Центре управления, — предсмертный крик самого молодого из членов экипажа, 31-летнего Роджера Чаффи: «Мы горим! Вытащите нас отсюда!» А через четырнадцать секунд из лопнувшей от пожара кабины «Аполлона» повалил дым.

В густом дыму горящего пластика астронавты задохнулись прежде, чем успели открыть люк. Но этих мгновений хватило, чтобы все три космонавта заживо сгорели. Короткий, но жестокий пожар, — для спасения их не хватило всего нескольких секунд! В довершение всего их и вытащили из обгоревшего космического корабля не сразу: на открытие входного люка потребовалось еще 90 секунд. Вот такой жесткий счет на время в этой трагедии.

Срочно создали комиссию, которая шаг за шагом восстановила подробности катастрофы. Причина пожара установлена лишь предположительно. Наиболее вероятная — короткое замыкание в электропроводке космического корабля. В кабине корабля находились временные электрические провода, и никто не заметил, что у них, видимо, входным люком повреждена изоляция: кто-то из служащих забыл в кабине гаечный ключ. При изготовлении корабля широко использовались легковоспламеняющиеся материалы — непростительная ошибка конструкторов. Ко всем этим случайностям добавилась последняя, роковая: кто-то из астронавтов положил ключ на оголенные провода — короткое замыкание, и от электрической искры в чисто кислородной атмосфере моментально вспыхнуло все, что могло гореть.

Предпосылка для трагедии была чисто технического, концептуального плана. В отличие от советских космических кораблей, в которых использовали обычную атмосферу для дыхания, как на Земле, в американских космических кораблях атмосфера чисто кислородная. Это имело некоторые преимущества (возможность снизить давление и т.д.), но обернулось непоправимой катастрофой. Короткое замыкание проводов под креслом Чаффи в атмосфере чистого кислорода мгновенно переросло в бушующее пламя.

Погибли астронавты: подполковник ВВС Эдвард Уайт (род. 14 ноября 1930 года), первый астронавт США, вышел в открытый космос во время полета на корабле «Джемини-4» в 1965 году; полковник ВВС Вирджил Иван Гриссом (род. 3 апреля 1926 года), совершил полеты на кораблях Меркурий» и «Джемини», в июле 1961 года стал вторым американцем, побывавшим в космосе, а в марте 1965 года — первым человеком, совершившим второй полет на околоземную орбиту;

капитан-лейтенант ВМС Роджер Брюс Чаффи (род. 15 февраля 1935 года); готовился к своему первому полету. Это первые жертвы американской космической программы.

Америку потрясла трагедия ракеты «Сатурн». НАСА отменило все планировавшиеся полеты; компании «Норт Американ рокуэлл» пришлось срочно дорабатывать корабль, ввести дополнительные меры безопасности.

Сразу после этого американские специалисты пересмотрели свою космическую концепцию. Много времени и сил затратили на обеспечение огнестойкости «Аполлона». Лунную программу временно приостановили. Лишь через год и девять месяцев, 11 октября 1968 года, осуществлен первый старт космического корабля по программе «Аполлон».

5 октября 1967 года отряд астронавтов НАСА понес еще одну утрату. В авиакатастрофе при выполнении тренировочного полета на самолете Т-38 погиб Клифтон Уильямс, входивший в дублирующий экипаж КК «Аполлон-3».

20 ноября 1967 года НАСА объявило новые составы экипажей для первых трех пилотируемых полетов кораблей «Аполлон».

«Аполлон-7» — основной экипаж: Ширра, Эйзел, Каннинхэм; дублирующий: Стаффорд, Янг, Сернан.

«Аполлон-8» — основной экипаж: Макдивитт, Скотт, Швейкарт; дублирующий: Конрад, Гордон, Алан Бин (заменил в экипаже Уильямса).

«Аполлон-9» — основной экипаж: Борман, Коллинз, Андерс; дублирующий: Нейл Армстронг, Джеймс Ловелл, Эдвин Олдрин. Именно последней тройке суждено было открыть новую эру в истории человечества — стать первыми землянами, ступившими на поверхность Луны.

Вирджил Гриссом, Эдвард Уайт и Роджер Чаффи стали первыми астронавтами, погибшими в космическом корабле.

Не успел мир оправиться от этого потрясения, как пришло страшное известие из Советского Союза: погиб, выполняя космический полет, В.М. Комаров.

Гибель космонавта В. Комарова на корабле «Союз-1»

24 апреля 1967 года при возвращении на Землю корабля «Союз-1» погиб летчик-космонавт СССР Владимир Комаров.

Идея создания нового корабля, который должен сменить «Восток», родилась у Сергея Павловича Королева вскоре после полета Юрия Гагарина. Увы, главный конструктор не дожил до того дня, когда начались летные испытания «Союза».

Отработка пилотируемых кораблей включала запуски беспилотных образцов. В конце 1966 года первый «Союз» вышел на орбиту. Но корабль плохо маневрировал из-за отсутствия стабилизации при работе бортового двигателя. Во время посадки «Союз» стал уходить на территорию Китая и аппарат пришлось взорвать.

При старте второго беспилотного корабля произошла авария. Сначала автоматика носителя по какой-то причине прервала предстартовые операции за несколько секунд до зажигания. Уже начали вновь сводить фермы обслуживания; члены Госкомиссии поспешили из

бункера к стартовой позиции. И вдруг тишину прорезал резкий хлопок: по команде гироскопов носителя сработали двигатели системы аварийного спасения корабля. При этом воспламенился теплоноситель в его системе терморегулирования; взорвались топливные баки корабля, третья ступень, наконец, весь носитель.

6 февраля руководитель отряда космонавтов Николай Каманин записывает в дневнике: «Сегодня — запуск беспилотного корабля „Союз“. Третья попытка! Первые две оказались неудачными. Твердой веры в надежность „Союзов“ у нас нет; беспокоит и слабость технического руководства: Мишин как руководитель — не силен…»

Полет третьего беспилотного «Союза» протекал благополучно, за исключением этапа спуска и приземления. На лобовом теплозащитном щите установлена технологическая заглушка. В этом месте при спуске в атмосфере случился прогар, в корабле образовалась дыра, и «Союз» ушел на дно Аральского моря.

Начальник ВВИА имени проф. Н.Е. Жуковского генерал-полковник Владимир Коваленок сетует, что «третий, „зачетный“, корабль „Союз“ оказался таким же „сырым“, как и его предшественники; „мы его трое суток искали на вертолетах, обшарив пространство размером с пол-Казахстана… Само собой, не найди мы тогда его на дне Арала — Володе Комарову вообще не пришлось бы никуда лететь!..“

Вспоминает инженер-полковник ВВС в отставке Николай Варваров: «Где-то в середине февраля получил сигнал из Звездного о том, что из командировки вернулся космонавт Комаров. В Центре управления полетом я разыскал Комарова и застал его в чрезвычайно озабоченном состоянии. Владимир Михайлович с досадой в голосе заметил: „Все ранее запущенные беспилотные „Союзы“ по разным причинам гробанулись. Наивно думать, что следующий корабль, условно говоря мой, будет принципиально отличаться от предыдущих! Так что же, если с „Союзом“ за время, пока его гоняли в беспилотном варианте, его создатели так и не поняли, что делать для обеспечения его надежности здесь, на Земле, — скажите, что к беспомощности целой могучей отрасли промышленности я смогу добавить там, в космосе, оказавшись наедине с этой развалюхой?! Надеюсь, вы меня понимаете!“

Действительно, корабли «Союз» нельзя считать отлаженными, однако для них уже придумали дерзкую, эффектную программу. На трехместном «Союзе-1» стартует Комаров; на следующий день на «Союзе-2» летят Быковский, Елисеев и Хрунов. «Союз-1» подходит к «Союзу-2» и стыкуется с ним. Елисеев и Хрунов через открытый космос переходят в корабль Комарова, и все идут на посадку. (Эта программа выполнена в январе 1969 года, только вместо Быковского летал Волынов, а вместо Комарова — Шаталов.)

Владимир Комаров — старший по возрасту в первом отряде космонавтов, единственный с высшим инженерным образованием, что и определило выбор именно его кандидатуры для выполнения сложнейшего пионерского полета на корабле «Союз-1».

17 апреля 1967 года к космонавтам приехал главный конструктор В. Мишин. Он предложил провести первую стыковку кораблей на орбите автоматически. Однако Комаров доказал, что самый надежный способ

стыковки — смешанный. До 300—200 м сближение идет с помощью автоматического комплекса «Игла»; потом он полностью выключается и стыковка производится при ручном управлении кораблями. Комарова поддержал Ю. Гагарин и все остальные космонавты.

На следующий день Мишин провел совет главных конструкторов. Присутствовали все космонавты. Председатель Госкомиссии К. Керимов, представители конструкторских бюро высказались за полуавтоматическую стыковку (на дистанции 50—70 м «Игла» выключается и дальнейшее сближение кораблей производится вручную). Конструкторы выступали за автоматическую стыковку, но, учитывая мнение космонавтов, все-таки остановились на первом варианте.

После обеда К. Феоктистов провел с экипажами занятия по возможным отказам оборудования кораблей и дал рекомендации по действиям и решениям экипажей в таких случаях. В этот же день на одном из кораблей отказал клапан системы наддува азотных баков; специалисты устранили неисправность.

20 апреля Госкомиссия приняла окончательное решение: пуск космического корабля «Союз-1» осуществить 23 апреля, в 3 часа 35 минут по московскому времени, а «Союза-2» — 24 апреля, в 3.10. Конструкторы подтвердили готовность носителей, кораблей и служб к пускам в эти сроки.

Руководитель отряда космонавтов Н. Каманин внес предложение назначить командиром активного корабля «Союз» и командиром группы космических кораблей Владимира Комарова. Командиром пассивного корабля — Валерия Быковского. Членами экипажа, выходящими в космос, — Евгения Хрунова, Алексея Елисеева. Запасные экипажи определить в следующем составе: командир активного корабля и командир группы космических кораблей — Гагарин. Командир пассивного корабля — Николаев; члены экипажа — Горбатко и Кубасов.

Госкомиссия единогласно утвердила это предложение.

22 апреля ракета и корабль «Союз-1» уже на старте. В 11.00 состоялась встреча представителей промышленности и стартовой команды с экипажами космических кораблей. Те, кто готовил старт, заверили космонавтов, что техника не подведет, и пожелали удачных полетов. С ответным словом выступили В. Комаров и В. Быковский.

Главный конструктор говорил с экипажами о тех отказах в работе систем корабля «Союз-1», которые могут привести к тому, что пуск «Союза-2» будет отложен. Это отказ «Иглы» и отсутствие подзарядки солнечных батарей.

В 23.30 началось предполетное заседание Госкомиссии. Главные конструкторы коротко подтвердили: ракета, космический корабль «Союз-1», его оборудование, все службы подготовлены к пуску. Космонавт В. Комаров прошел все медицинские обследования, спал шесть часов и приступил к подготовке к полету.

В третьем часу ночи Николай Каманин приехал в гостиницу космонавтов. Наклейка датчиков и все медпроверки закончены, Комаров готов к отъезду на старт. На вопрос руководителя отряда, как спал, Владимир ответил: «Лег рановато, около часа не мог заснуть, а потом заснул крепко; чувствую себя хорошо».

Вся подготовка пуска проходила при свете прожекторов. Ровно в три часа Комаров прибыл на старт. Короткий доклад председателю Госкомиссии Керимову: «Товарищ председатель Государственной комиссии, космонавт Комаров к старту готов!»

К лифту его провожали Мишин, Гагарин и Каманин. Гагарин вместе с Комаровым поднялся к кораблю и был там до закрытия люка.

Подготовка пуска проходила точно по графику; все параметры ракеты и корабля в норме; температура в корабле плюс пятнадцать.

Пуск состоялся в назначенное время; ракета поднималась устойчиво. Все три ступени ракеты отработали отлично, и через 540 секунд после старта космический корабль «Союз-1» вышел на орбиту. На земле поздравляли друг друга с успехом.

На втором витке Комаров доложил: «Самочувствие хорошее, параметры кабины в норме, но не открылась левая солнечная батарея, зарядный ток только 13—14 ампер, не работает КВ-связь. Попытка закрутить (ориентировать. — И.М.) корабль на Солнце не прошла, закрутку пытался осуществить вручную…»

Космонавт получил команду с земли: обязательно закрутить корабль на Солнце, экономить энергию.

На третьем витке Комаров доложил: «Давление в кабине 760, зарядка 14. Солнечная батарея не раскрылась, закрутка на Солнце не прошла». Он понял, что нелепая случайность может сорвать программу полета, и не скрывал огорчения. Пружинный механизм, откидывающий солнечные крылья корабля, довольно прост. Конструкция надежно работала в барокамере, при различных нагрузках, искусственно создаваемых помехах — и вдруг закапризничала. Комаров даже стукнул ногой в то место, за которым находился злополучный механизм, но освободиться от стопора не удалось. «Союз-1» переходил на скудный энергетический паек, что создавало проблемы в отношении стыковки с «Союзом-2».

Земля предлагала свои варианты устранения неисправности, но панель так и не раскрылась. Создалась реальная угроза, что не удастся посадить корабль.

Государственная комиссия приняла решение: старт второго корабля отменить, баллистикам просчитать подходящий виток для посадки Комарова…

Быковский воспринял эту новость спокойно: он, как и Комаров, уже успел побывать в космосе; Елисеев с Хруновым не летали и очень кипятились, кричали, что в Госкомиссии перестраховщики, вот Королев взял бы на себя, Королев рискнул бы… А между тем это решение спасло им жизнь…

Прошли сутки; Комаров пробовал выполнять маневры, контролировал работу бортовых систем, часто выходил на связь, давая квалифицированную оценку технических характеристик нового корабля. Он еще не знал решения Госкомиссии, но понимал: возникшие осложнения заставят свернуть программу.

Вспоминает подполковник Валентин Светлов:

«Я во время полета Владимира Комарова Через смену дежурил на связи в Евпатории, в Центре управления полетом. Примерно в половине

второго ночи 24 апреля в ЦУПе возникло замешательство после поступившего из Москвы указания руководству полетом: „Всем быть на связи, в готовности к немедленному замыканию на борт „Союза-1“!“

И действительно, через несколько минут в динамиках что-то зашуршало, защелкало, и властный мужской голос произнес: «Говорите, корабль — на связи!»

И все мы, сидящие и стоящие в зале ЦУПа, услышали голос (председателя Совета Министров СССР. — И.М.) Алексея Николаевича Косыгина:

— Товарищ Комаров, здравствуйте. Как слышите меня?

— Здравствуйте. Слышу вас нормально.

Косыгин продолжал:

— Мы внимательно следим за вашим полетом. Мы знаем о том, что вы столкнулись с трудностями, и принимаем все меры для их устранения…

На эту фразу Комаров не прореагировал. Возникла неловкая, тягостная пауза.

Потом Косыгин произнес еще одну, последнюю в этом разговорефразу:

— Что мы можем для вас сделать?

Комаров изменившимся голосом ответил:

— Позаботьтесь о моей семье!..»

На «Союзе-1» три различные системы ориентации корабля. Астроориентация отказала из-за нераскрытия левой солнечной батареи. Ионная ориентация в предутренние часы ненадежна (ионные ямы). Ручная ориентация на корабле работала, но при посадке корабля, в 5.30 по местному времени, участок ориентации приходится на тень, а в тени корабль трудно ориентировать вручную.

После долгих консультаций решили сажать «Союз-1» на 17-м витке, с ионной ориентацией. На 15-м и 16-м витках Комарову сообщили все посадочные данные на 17-й, 18-й и 19-й витки.

Посадка на 17-м витке не состоялась из-за плохой работы датчиков ионной ориентации. Комарову передали распоряжение садиться на 19-м витке, в районе Орска; для ориентации предложили использовать не предусмотренный инструкциями способ: ориентировать корабль вручную по посадочному в светлой части орбиты; для сохранения устойчивости корабля в полете в тени использовать гироскопы, а при выходе из тени подправить ориентацию вручную. Все вместе — труднейшая задача.

В подмосковном координационно-вычислительном центре находился космонавт Павел Беляев, за два года до этого вручную осуществивший посадку «Восхода-2». Его срочно вызвали по телефону из Евпаторийского ЦУПа и спросили, можно ли сориентировать корабль ночью, при свете полной Луны? Ответ Беляев дал вполне определенный: да, можно. К такому варианту посадки космонавты не готовились, но Комаров понял задание, заверил Госкомиссию — посадит корабль.

Утром 24 апреля на восемнадцатом витке, через 26 часов 45 минут после запуска, космонавт сориентировал корабль. Тормозная двигательная установка включилась где-то над Африкой, двигатель отработал расчетное время; несколько позже, у юго-западных границ страны, корабль вошел в зону радиовидимости наземных станций слежения. После этого связь с «Союзом» вдруг резко прервалась. Нараставшее напряжение прервал

спокойный голос Комарова, доложившего, что все в порядке. Журналисты отреагировали на это бурным восторгом, начался оживленный обмен мнениями.

Однако веселый настрой прервало сообщение из района приземления: «Космонавту требуется срочная врачебная помощь в полевых условиях». В тот момент никто на Земле, кроме спасателей, не мог поверить в трагедию, но она уже произошла. Спасатели из группы поиска световыми ракетами сразу сообщили о ЧП. Среди обусловленных кодов сигнала о гибели не было; самый тревожный содержал требование о скорой врачебной помощи, его и передали.

Трагедия произошла во время спуска аппарата. Крышка парашютного контейнера отстрелилась вместе с маленьким вытяжным парашютиком — его вытащил тормозной парашют. Далее тормозному предстояло вытащить самый большой, основной купол, но этого не произошло. Корабль падал, вращаясь вокруг своей оси; автоматика сработала и открыла запасной парашют. Но из-за вращения корабля стропы его свились и «задушили» оба купола. «Союз-1» ударился о землю на скорости около 60 м/сек. Корабль лопнул, в нем возник пожар.

«Идя на посадку в Орске, — писал в дневнике Н. Каманин, — я считал, что встречу Комарова уже на аэродроме. Между посадкой „Союза-1“ (6.24) и посадкой нашего Ил-18 (8.25) прошло уже более двух часов. Я внимательно искал признаки оживления на аэродроме и не находил их. В сердце закрадывалась тревога. Когда самолет выключил двигатели, к нам подъехал автобус, из автобуса вышли несколько сотрудников службы поиска. Доложили: „Союз-1“ приземлился в 6.24, в 65 км восточнее Орска, корабль горит, космонавт не обнаружен.

Надежды на встречу с живым Комаровым померкли, для меня было ясно, что космонавт погиб, но где-то в глубине души еще теплилась слабая надежда. В это время неожиданно получили сообщение по телефону, что раненый космонавт находится в больнице населенного пункта Карабутак, в трех километрах от места посадки.

Нужно было немедленно лететь на место происшествия. Когда я садился в вертолет, мне передали, что в Москве срочно ждут звонка. Но мне нечего было докладывать, требовалось выяснить обстановку на месте посадки. Я дал команду взлетать. Через десять минут штурман доложил мне радиотелеграмму: немедленно вернуться на аэродром и позвонить в Москву. Я приказал продолжать полет к месту посадки «Союза-1».

Когда мы сели, корабль еще горел. На месте была группа поиска, группа академика Г. Петрова и много местных жителей. Признаков космонавта в обломках корабля обнаружено пока не было. По докладам местных жителей, корабль спускался с большой скоростью, парашют вращался и не был наполнен. В момент посадки произошло несколько взрывов, начался пожар, космонавта никто не видел. При тушении пожара местные жители забросали корабль толстым слоем земли.

Беглый осмотр корабля убедил меня, что Комаров погиб и находится в обломках догорающего корабля. Я приказал очищать обломки от земли и искать тело космонавта. Одновременно я послал часть сотрудников в вертолете, а других на автомашине в больницу ближайшего населенного пункта, чтобы проверить версию о раненном космонавте. Через час

раскопок мы обнаружили тело космонавта Комарова среди обломков корабля…

Я немедленно вылетел в Орск и по телефону связался с Москвой. Доклад был краток: «Был на месте, космонавт Комаров погиб, корабль сгорел. Основной парашют корабля не раскрылся, а запасной парашют не наполнился воздухом. Корабль ударился о землю со скоростью 35—40 м/сек; после удара произошел взрыв тормозных двигателей и начался пожар. Раньше не могли доложить о судьбе космонавта, потому что его никто не видел, а во время тушения пожара корабль засыпали землей. Только после проведения раскопок было обнаружено тело Комарова».

После переговоров с Москвой я опять вылетел к месту происшествия. Принял все меры по сохранности деталей и обломков корабля и категорически запретил нарушать их взаимное расположение.

Через три часа на место происшествия прилетели члены Госкомиссии. Несколько позже прилетел из Евпатории Гагарин.

В 21.45 по московскому времени на аэродроме Орска для прощания с В. Комаровым был выстроен прибывший специально батальон курсантов. Мимо застывших курсантов мы пронесли гроб с телом Комарова и погрузили его в самолет Ил-18. За десять минут до нашего взлета прилетел Ан-12 с космодрома, — космонавты спешили принять участие в прощании с другом.

Прилетели в Москву в час ночи. В Шереметьево из Звездного приехали космонавты, жена Комарова — Валентина Яковлевна. Валя Терешкова и другие космонавты уговаривали Валентину Яковлевну не ехать на аэродром, но она отвергла их советы и твердо заявила: «Последние часы я буду с ним. Я всю жизнь готова стоять перед ним на коленях».

В госпитале имени Бурденко открыли гроб: на белом атласе покоились останки Владимира Михайловича Комарова.

К гробу подошли Гагарин, Леонов, Быковский, Попович, другие космонавты. В крематорий я не поехал…»

Правительственная комиссия уже приступила к расследованию обстоятельств гибели В. Комарова.

На следующий день Телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС) передало сообщение:

«23 апреля 1967 года в Советском Союзе был выведен с целью летных испытаний на орбиту Земли новый космический корабль „Союз-1“, пилотируемый летчиком-космонавтом СССР, Героем Советского Союза, инженер-полковником Комаровым Владимиром Михайловичем.

В течение испытательного полета, продолжавшегося более суток, В.М. Комаровым была полностью выполнена намеченная программа отработки систем нового корабля, а также проведены запланированные научные эксперименты.

При полете летчик-космонавт В.М. Комаров совершал маневрирование корабля, проводил испытания основных его систем на различных режимах и давал квалифицированную оценку технических характеристик нового космического корабля.

24 апреля, когда программа испытаний была окончена, ему было предложено прекратить полет и совершить посадку.

После осуществления всех операций, связанных с переходом на режим посадки, корабль благополучно прошел наиболее трудный и ответственный участок торможения в плотных слоях атмосферы и полностью погасил первую космическую скорость.

Однако при открытии основного купола парашюта на семикилометровой высоте, по предварительным данным, в результате скручивания строп парашюта космический корабль снижался с большой скоростью, что явилось причиной гибели В.М. Комарова.

Безвременная гибель выдающегося космонавта инженера-испытателя космических кораблей Владимира Михайловича Комарова является тяжелой утратой для всего советского народа».

Урна с прахом Комарова была установлена в Краснознаменном зале ЦДСА. С 12 до 22 часов непрерывный поток людей проходил через зал. В почетном карауле стояли секретари ЦК, члены правительства, маршалы, генералы, космонавты, представители институтов, заводов, КБ, воинских частей, академий. У многих людей на глазах слезы.

Случившееся заставило руководство Минобщемаша трезво оценить ситуацию. 10 июля министр С.А. Афанасьев писал: «…основные и самые тяжелые по последствиям аварии систематически происходят с объектами разработки ЦКБЭМ (бывшего ОКБ-1 С.П. Королева); достаточно посмотреть на исход летных испытаний всех четырех кораблей „Союз“, чтобы убедиться в изобилии недоработок… Следует признать, что подготовка к полету космонавтов на кораблях „Союз“ велась без должной серьезной отработки этого корабля на земле и в полете; что при каждом полете имели место серьезные ненормальности, каждый раз разные, и перед полетом космонавта не было сделано ни одного нормального пуска корабля „Союз“. В этом причина катастрофы корабля „Союз“ с космонавтом В.М. Комаровым!..»

Далее министр уточняет: «…нераскрытие панели солнечной батареи сразу после выхода „Союза-1“ на орбиту повлекло за собой отказы других бортовых систем и создало исключительные трудности космонавту в управлении кораблем. Преодолев их, Комаров проявил исключительное мастерство и в необычно сложных условиях весьма точно вручную повел корабль на посадку. И только отказ в работе парашютной системы не позволил кораблю благополучно приземлиться…»

Через несколько дней после трагедии Гагарин сказал журналисту Голованову: «Он показал нам, как крута дорога в космос… Мы научим летать „Союз“. В этом я вижу наш долг перед Володей. Это отличный, умный корабль. Он будет летать…» И первый космонавт в этом не ошибся.

Гибель Юрия Гагарина на УТИ МиГ-15

27 марта 1968 года под Москвой около деревни Новоселово во время тренировочного полета на УТИ МиГ-15 погибли первый космонавт планеты Юрий Гагарин и инструктор Владимир Серегин.

27 марта 1968 года, в 10 часов 18 минут 45 секунд, получив разрешение руководителя полетов, учебно-боевой двухместный реактивный истребитель МиГ-15 взял старт. Первому космонавту Юрию

Гагарину и его инструктору Владимиру Серегину предстояло выполнить в этом учебном контрольном полете обычные упражнения: виражи с креном 30 градусов, витки малой спирали, пикирование, выводы боевым разворотом и в завершение — две «бочки» (поворот вокруг продольной оси на 360 градусов без изменения направления движения). Гагарин, как и положено обучаемому, сидел в передней кабине, Серегин — в задней.

В тот день, выехав на рулежную дорожку, Гагарин и Серегин уже рисковали — тренировочный полет организован с нарушением жестких летных инструкций. Наземный радиовысотомер оказался неисправен, контроль за высотой полетов осуществлялся по докладам экипажей. В группе руководства не работали и фотоприставки для съемки экранов индикаторов РЛС. Схемы радиолокационных проводок наносились на кальки по данным операторов, передаваемым планшетисту по средствам связи, что сильно снижало их точность и достоверность.

Учебный МиГ-15, построенный двенадцать лет назад, в 1956 году, прошел два капремонта, двигатель чинили четыре раза. На спарке установлены два подвесных топливных бака, ухудшавших аэродинамику машины.

Вылет разведчика погоды задержался и состоялся вместо 9.00 по плану в 9.50. Приземлился он в 10.18, то есть перед самым стартом Гагарина и Серегина. Летчикам сообщили, что нижний край облаков на высоте 900 м, тогда как на самом деле он оказался гораздо ниже — в пределах 400—500 м.

В тот день почти одновременно с гагаринской спаркой (ее позывной «625») в небо поднялась другая («614»), которая делала облет после ремонта. Но проходила ли она на пути в свою зону через зону Гагарина, осталось невыясненным, — по крайней мере могла пройти.

И это не все. Через минуту после взлета Гагарина и Серегина (в 10.20) поднялись в воздух два более скоростных самолета МиГ-21. Пробивая облачность (при наборе высоты), они обогнали спарку Гагарина и Серегина. Это является нарушением, поскольку возможно столкновение самолетов. Руководитель полета, разрешая паре самолетов МиГ-21 набор высоты до 5000 м, предостерег ведущего пары: «…справа по курсу от вас 625-й в наборе». В ответ услышал: «Вас понял. Я не вижу, здесь облачность…» В такой ситуации руководитель обязан прекратить полеты, однако этого не сделал.

В своей зоне Гагарин начал выполнять запланированные упражнения. Но инструктор, полковник Серегин, видимо оценив опасную обстановку (низкая облачность, присутствие в соседней зоне другого тренировочного самолета), сократил задание. Радиообменом зафиксирован интервал времени между докладами о начале и окончании выполнения задания 4 мин. 20 сек. В 10.25 экипаж 625-й сообщил, что занял в зоне высоту 4200 м. Следуя курсом 70, Гагарин выполнил подряд левый и правый виражи. В 10.30 доложил о завершении задания и запросил курс 320. Получив разрешение, на снижение, экипаж приступил к выполнению. Таким образом, вместо двадцати минут Гагарин работал только четыре.

В нарушение всех правил в воздушное пространство зоны, где находилась спарка, без предупреждения вторгся скоростной реактивный истребитель Су-11. Руководитель полетов об этом не предупрежден. Су-11

пронизал всю толщу воздуха снизу вверх — почти вертикально, причем промчался так близко от гагаринской спарки, что на экране локатора отметки от обоих самолетов в какой-то момент слились.

В условиях сильной облачности спарка Гагарина и Серегина, задев несколько верхушек деревьев, врезалась в землю в трех километрах от деревни Новоселово. УТИ МиГ-15 очень надежен в управлении, а сваливание его в штопор всегда сопровождается предупредительной тряской; поэтому только какое-то неожиданное обстоятельство могло привести к неблагоприятному развитию событий.

Руководитель полетов, судя по кальке радиолокационной проводки, повел Су-11, принимая его за самолет Гагарина. Об этом свидетельствуют два факта. Во-первых, Гагарин запрашивал курс 320 градусов, а тот, кого в это время вела земля, шел по курсу 220 градусов. Во-вторых, руководитель полетов следил за мнимым самолетом Гагарина до 10.43. Комиссия установила, что катастрофа произошла в 10.31 — на 12 минут раньше. Неудивительно, что помощник руководителя в своем отчете писал: «На мои вызовы… полковник Гагарин не отвечал…» Ни Гагарин, ни Серегин уже не могли ответить — они погибли.

В расследовании катастрофы участвовали лучшие научные силы страны, институты, лаборатории, а также отдельные ученые, инженеры, летчики, космонавты.

К сожалению, на УТИ МиГ-15 еще не было «черного ящика» (система автоматической регистрации параметров полета — САРПП), что значительно осложнило работу государственной комиссии.

«Тщательно собрали все, что осталось от экипажа и самолета, — вспоминает доктор технических наук профессор Сергей Михайлович Белоцерковский. — Факт редчайший в мировой практике: когда были собраны элементы конструкции планера, силовой установки, агрегатов, систем управления и приборов, оказалось, что мы располагаем 95 процентами веса пустого самолета. Средний показатель для происходящих в мире катастроф — около 70 процентов. Было собрано и выложено по соответствующим местам на стенде-макете все остекление фонарей кабин — более тысячи осколков. Практически полностью удалось воспроизвести поверхность фонарей, что позволяло решить, было или не было столкновения с птицами, шарами и зондами, с другими самолетами».

По заклиненному положению механизмов, узлов и деталей; отпечаткам стрелок на шкале; по осыпанию светомассы стрелок были расшифрованы показания всех основных приборов, а также установлено положение рулей, элеронов и триммеров на самолете.

Диверсия (взрыв, отравление), пожар, потеря экипажем сознания исключались. До самого конца Гагарин и Серегин сохраняли работоспособность, умело и энергично пилотировали самолет, надеясь его спасти.

На ЭВМ специалисты провели тщательные расчеты различных видов маневра, который могли совершить Гагарин и Серегин на последнем этапе полета. В итоге выяснилось, что самолет попал в штопор и быстро потерял около 4000 м высоты. В качестве возможных причин сваливания в штопор указывались следующие: попадание в вихревой след; маневр при уклонении от действительного или мнимого препятствия; воздействие

порыва ветра, а также столкновение с шаром-зондом или птицей.

Судя по отпечаткам на шкале прибора, фиксирующего перепад давления в кабине, перед ударом о землю она была разгерметизирована. Однако никаких следов столкновения на обломках самолета не нашли, поэтому причиной разгерметизации кабины комиссия признала воздействие на самолет верхушек деревьев.

Государственная комиссия долго и тщательно изучала обстоятельства и причины гибели спарки. Двадцать девять томов с материалами расследования советское руководство засекретило, что дало лишний повод для всякого рода слухов и предположений. Так, например, говорили, что Гагарин и Серегин (или один из них) были пьяны. «Это абсолютно исключено, — категоричен Белоцерковский. — Для скептиков и маловеров приведу только одно доказательство — результаты анонимных трижды проведенных в разных институтах химико-биологических анализов останков Гагарина и Серегина. Алкоголя в крови обнаружено не было. К сожалению, эти злые домыслы оказались кое-кому весьма выгодны. Видимо, это многое списывало…»

С профессором полностью согласен Сергей Михайлович Егупов, ветеран Звездного, многие годы бережно собирающий космическую историю:

«Сплетни о том, что Юрий Алексеевич в тот день был пьян, что Владимир Сергеевич Серегин был плохим инструктором, — полнейшая чушь. Где-то даже дописались, что Гагарина забрали инопланетяне. Представляете?!

Заместителя начальника Центра подготовки космонавтов Гагарина прочили в начальники ЦПК. Юрий Алексеевич был завален организаторской и общественной работой. Вдобавок он собирался еще раз в космос, был дублером Комарова во время полета «Союза-1», поэтому хотел восстановить былую летную форму».

Удалось установить, что рядом с истребителем Гагарина и Серегина внезапно оказался другой самолет, — скорее всего, тот Су-11 с бортовым № 36. Гагарину пришлось резко уклониться, чтобы избежать столкновения. Возможно, при этом он попал в вихревой след другой машины. Это и привело к тому, что «МиГ», у которого из-за подвесных топливных баков ухудшена аэродинамика, свалился в штопор. Спарка Гагарина — Серегина сделала 3—5 витков, стремительно несясь к земле. Летчики не рванули ручки на себя до отказа, а действовали грамотно — постепенно выводили самолет из пикирования, достигнув десятикратной перегрузки.

«Восстановим возможный ход событий, — продолжает Белоцерковский. — В результате попадания в вихревой след за идущим впереди самолетом 614-м и резкого уклонения от столкновения (или только по второй причине) самолет Гагарина и Серегина свалился в штопор. Экипаж, естественно, стал сразу выводить машину из штопора, находясь при этом между облаками и не восстановив пространственной ориентировки. Вращение самолета им прекратить удалось. По данным метеопрогноза, летчики знали, что высота нижнего края плотной облачности 900 м. Но они не предполагали, что на самом деле было метров на пятьсот ниже.

Не могли они учесть и другого. Много лет спустя после начала исследований новые эксперименты подтвердили любопытный (а для терпящих бедствие летчиков — трагический) феномен. Известно, что при быстром снижении высотомер завышает показания высоты. Серегин, видимо, не знал другого: на спарке, где две приборные доски, запаздывание (а следовательно, погрешность в показаниях) приборов увеличивается примерно вдвое.

Летчики были уверены, что после выхода из облаков успеют вывести самолет в нормальное положение, потому и не воспользовались средствами катапультирования. Но им не хватило примерно полутора-двух секунд, 200—250 м высоты, — навстречу несся лес. Судя по результатам медицинских анализов, они даже не успели испугаться. Это выяснили по содержанию адреналина в крови…».

Герой Советского Союза, космонавт, генерал-полковник авиации Герман Степанович Титов, входивший в состав комиссии, говорил в конце 90-х годов:

«Исследование Белоцерковского, на мой взгляд, единственное более или менее достоверное исследование. Хотя и у него есть сомнительные места. Ну попали бы Гагарин с Серегиным в струю Су-11, перевернулись. Ничего не стоило вывести самолет. Я сам с Володей Грушиным как раз на таком самолете с баками крутил перевернутый штопор. Судя по отпечаткам на шкале прибора, фиксирующего перепад давления в кабине, разгерметизация кабины произошла еще до удара о землю. Комиссия, занимавшаяся изучением причин катастрофы, посчитала, что это произошло, когда самолет задел верхушки деревьев. А я думаю, столкновение в воздухе все же было. Но с чем — с птицей, с геодезическим шаром-зондом? Утверждать что-то, не имея доказательств, не хочу. Мне нужно отыскать одну деталь. Когда-то мечтал: выйду на пенсию, возьму миноискатель и буду бродить по киржачским лесам. Теперь пенсионер, а свободного времени нет. Тогда думал привлечь к поискам пионеров, а теперь и пионеров нет.

Искать нужно обломок самолета. МиГ-15 Гагарина и Серегина стукнуло что-то в полете по правому крылу. Во всяком стреловидном крыле центр давления не совпадает с центром жесткости. На больших скоростях возникают колебания. Чтобы погасить их, сделать меньше, ставят противофлаттерный груз-законцовку весом 40 кг. Думаю, их ударило в конец крыла и правую законцовку отбило. В результате деформация, потеря аэродинамического качества, разрушение остекления фонаря и катастрофа.

Столкнулись они, по-видимому, с подвеской метеорологического зонда, которые запускают в Долгопрудном. Они поднимаются на высоту около 20 км, оболочка лопается, и зонд на «колбасе» спускается. В зоне падения самолета нашли восемь старых шаров-зондов. Может быть, самолет Гагарина и Серегина столкнулся с одним из них во время полета. К шарам ведь привязывают специальный груз — тяжелый. Вот этот груз и мог долбануть по крылу или кабине.

Разгадка катастрофы в законцовке. Левая была в яме, правую не обнаружили…»

Генерал Ю.В. Куликов, боевой летчик, занимавший впоследствии посты начальника службы безопасности полетов ВВС и того же управления в Министерстве обороны, ознакомившись с материалами комиссии, пришел к выводу, что причина трагедии — «катастрофический недостаток летной практики» Гагарина и Серегина.

Однако члены комиссии космонавты Леонов, Титов, летчик-испытатель Микоян, профессор Белоцерковский и другие категорически не согласны с этим утверждением. Они высокого мнения о профессиональных качествах Серегина: «Летное мастерство его получило становление на фронте, где он успешно совершил около 200 боевых вылетов на самолете Ил-2. Участвовал в 19 воздушных боях, сбил 3 самолета противника. В 1953 году В.С. Серегин окончил инженерный факультет ВВИА имени Н.Е. Жуковского и в соответствии с его желанием был назначен в испытательный институт ВВС. Полеты в качестве летчика-испытателя начал на самолете УТИ МиГ-15. Хорошая инженерная подготовка, опыт летчика, прошедшего суровую школу войны, позволили Владимиру Сергеевичу быстро войти в строй летчиков-испытателей. Ему не раз приходилось попадать в трудные ситуации, совершая сложные испытательные полеты, в том числе по выработке рекомендаций в отношении минимума погоды при заходе на посадку, по установлению летных ограничений и так далее. В 1958 году ему присваивается квалификация летчика-испытателя второго класса, а в 1967 году — первого класса. С 1964 года он военный летчик первого класса, причем эту квалификацию подтверждал дважды — в 1966 и 1967 годах. Имел почти пятилетний опыт инструкторской работы. Общий налет его составил более 4 тысяч часов. Как летчик он был очень надежен, хладнокровен, весьма квалифицирован и в высшей степени дисциплинирован».

Иногда выражают сомнение, не сказалась ли всемирная слава Гагарина на его отношении к летному делу. Нет, Юрий Алексеевич ко всем вопросам летной подготовки относился серьезно.

«Он хотел летать — Юре, конечно, тошно было от постоянных выступлений. Мы же в отряд пришли не за звездами, мы хотели летать! — вспоминает Г. Титов. — Гагарин был зам. начальника центра по полетной подготовке и не летал! Я вывернулся, стал летчиком-испытателем, а его в небо не пускали. Вот он и настоял — хотел снова за штурвал, хотел еще в космос слетать».

Перерыв в полетах у Гагарина был с 27 ноября 1967 года по 13 марта 1968 года. Он быстро восстановил навыки. Последний контрольный полет, 22 марта, с ним осуществил командир эскадрильи подполковник А.М. Устенко, который, оценив все действия Ю.А. Гагарина в воздухе на «отлично», дал разрешение на самостоятельные полеты.

В июле 1988 года Устенко писал:

«Хотя Ю.А. Гагарин был уже известным человеком во всем мире, чувство скромности никогда его не покидало. Он не требовал к себе особого отношения, был таким, как многие его товарищи, хотя по внутренней собранности, аккуратности и настойчивости чувствовалась великая сила в этом человеке. Он имел манеру негромко разговаривать, часто и умело пользовался юмором, что соответственно всех уравнивало, а его делало еще более земным и привлекательным. Внутренняя

дисциплинированность, аккуратность отложили, естественно, отпечаток на всю его профессиональную подготовку.

Ю.А. Гагарин все указания на полеты записывал подробно. Вел, как и все летчики, тетрадь подготовки к полетам. Схемы полета и действия свои на каждом этапе им описывались грамотно и досконально всегда были изучены. Особые случаи в полете он знал очень хорошо и практически все действия отработал на тренажах в кабине самолета. В полет брал накопленный планшет, где были нанесены схемы заходов на запасные аэродромы и порядок связи при выходе на них.

Ю.А. Гагарин в кабине самолета чувствовал себя уверенно. Готовился к полетам он основательно, не отступая от норм и правил. Вслепую знал расположение кранов, тумблеров. В технике пилотирования не допускал резких движений. На замечания в воздухе реагировал своевременно».

Бывший начальник Центра подготовки космонавтов Н.Ф. Кузнецов утверждает, что инструктору Гагарина — Серегину в полете стало плохо с сердцем и поэтому их самолет врезался в землю. Мол, Серегин расстегнул привязные ремни, чтобы дышать легче было, а потом свалился на ручку, и Гагарин не смог его вытащить. «Я не хочу ставить под сомнение квалификацию Кузнецова, Героя Советского Союза, — возражал Титов. — Ну расстегнул привязные ремни, которые к креслу-катапульте крепятся, но легче от этого не станет. Есть же еще ремни парашюта. Надо опираться на факты. А фактов, свидетельствующих о плохом самочувствии Серегина, нет».

Версия о неправильных действиях или недисциплинированности летчиков отвергнута. На последних секундах полета Гагарин и Серегин пилотировали МиГ-15 без крена и скольжения, «выжали» из техники все возможное, пытаясь вывести из пикирования и избежать столкновения с землей.

Как утверждают многие, Гагарин предчувствовал свою гибель. Незадолго до смерти он пригласил в гости своих братьев, сфотографировался с ними. Жене, которая лежала в Кунцевской больнице, пообещал, что навестит ее после полетов — 27 марта. И вдруг, как рассказывал личный шофер Гагарина, 26 марта вечером меняет свое решение и едет к жене.

И в день гибели мужа Валентина Ивановна не находила себе места. Из больницы несколько раз звонила домой, но телефон молчал; тогда она позвонила соседям. Те сказали, что дома все нормально, просто телефон отключился. Когда к ней в больницу пришли В. Терешкова, П. Попович, А. Николаев и Н. Каманин, она сразу поняла, что случилась беда.

28 марта, в восемь часов вечера, в морг госпиталя имени Бурденко доставили два ведра останков. Космонавтов вызвали на опознание.

«Природа распорядилась так, чтобы никаких сплетен не оставалось, — вздыхает космонавт Виталий Иванович Севастьянов. — На столе лежали два правых уха с кусочком кости черепа и волосами. Больше того, за одним ухом была родинка, как бородавка на ножке. Эта была родинка Юры. Его даже когда стригли, он просил осторожнее, чтобы не задеть. Мы тогда отстригли волосы, положили в конверт и отдали Вале».

«В крематорий мы приехали к 9 утра. У дверей уже стояли Леонов, Терешкова и другие космонавты: „Не пускают нас!“ — рассказывает брат Гагарина — Валентин. — Мы быстрее звонить Брежневу. Тот долго думал, но дал согласие, с условием не открывать гроб. Начальником похоронной бригады был Андриян Николаев. Он боялся нарушить приказ Брежнева, но, когда мы его к стенке прижали, согласился. Гроб вскрыли: в целлофановом пакете лежали человеческие останки… Закрыли крышку, нажали кнопку, и гроб медленно пошел в печь…».

«Нам тогда говорили, что похороны Гагарина можно сравнить только с похоронами Ленина, — вспоминает сестра Гагарина — Зоя Алексеевна. — Мы трое суток просидели под эту жуткую траурную музыку…».

Тридцатого марта урны с прахом Юрия Гагарина и Владимира Серегина замуровали в Кремлевскую стену на Красной площади.

Гибель маршала Линь Бяо на «Трайденте»

13 сентября 1971 года в Монголии потерпел катастрофу самолет «Трайдент», на борту которого находился Линь Бяо, заместитель председателя ЦК КПК Мао Цзэдуна и министр обороны Китая.

В сентябре 1971 года в Китае пропал без вести министр обороны КНР, «законный преемник» Мао Цзэдуна маршал Линь Бяо. Торжества 1 октября в честь очередной годовщины Китайской Народной Республики, на которых Линь Бяо должен был занимать почетное место рядом с председателем Мао, отменили без каких-либо объяснений. Контролируемая властями пресса больше не упоминала ни Линь Бяо, ни других высокопоставленных китайских военачальников. Лишь спустя два года, на X съезде Коммунистической партии Китая, появилось первое официальное объяснение внезапного исчезновения маршала. Через восемь лет, в ходе суда над «бандой четырех», версия обросла всевозможными подробностями и обрела законченный вид.

14 сентября 1971 года, в 14 часов по пекинскому времени, премьер Госсовета КНР Чжоу Эньлай получил экстренное сообщение. Из шифровки посла КНР в Монголии Сюй Вэньи следовало, что ночью 13 сентября самолет «Трайдент» с бортовым номером 256 разбился на территории МНР, в районе города Ундэрхана, и все девять пассажиров (восемь мужчин и одна женщина) погибли. Утверждают, что, выслушав эту новость, китайский премьер радостно воскликнул: «А! Разбились насмерть, разбились насмерть!» Затем он поспешил к Мао Цзэдуну, чтобы передать «великому кормчему» радостную весть. В отличие от Линь Бяо премьер понимал, как опасно быть вторым человеком после одержимого жаждой власти Мао, и его устраивало до поры до времени занимать третью или даже четвертую позицию в руководящей верхушке.

В донесении посла не говорилось о том, кто именно разбился в монгольской степи. На место катастрофы китайские представители отправились только на следующие сутки. Трупы были настолько обожжены, что их опознание заняло продолжительное время. Тем не менее из китайских документов следует, что Чжоу Эньлай не сомневался: около Ундэрхана погибли его «смертельный враг» Линь Бяо, жена маршала Е Цюнь (также член политбюро ЦК КПК), их сын Линь Лиго (один из

руководителей ВВС КНР), личный шофер и еще пять членов экипажа.

По официальной версии, министр обороны КНР готовил контрреволюционный заговор. В августе 1970 года на Лушаньском пленуме ЦК КПК Линь Бяо предложил, во-первых, изменить конституцию, канонизировав Мао Цзэдуна как «гения», а во-вторых, избрать Мао на пост главы государства, ставший вакантным после изгнания Лю Шаоци. Если Мао откажется, добавил Линь Бяо, нужно выбрать другого кандидата на эту должность, — вероятно, имел в виду себя. Мао Цзэдун отверг оба предложения. Пост главы государства останется вакантным, заявил он. Было очевидно, что «великий кормчий» недоволен столь явными маневрами своего преемника.

Линь Бяо приходит к выводу, что захватить власть он может только с помощью военного переворота, и поручает своему сыну, Линь Лиго, взять на себя организацию заговора и привлечь к делу преданных, надежных офицеров.

В марте 1971 года заговорщики подготавливают секретный план путча под кодовым названием «Тезисы о проекте 571». Эти цифры взяты не случайно — на китайском языке они звучат так же, как слова «вооруженное восстание». Мао Цзэдун в этом проекте обозначается кодом «Б-52» — по названию американского бомбардировщика: Линь Бяо ненавидел все связанное с США. Мао характеризуется в нем как «крупнейший феодальный деспот в истории Китая». Путчисты в своем плане делают ставку на то, что в случае успеха их поддержит Москва. (Не случайно после исчезновения Линь Бяо в Китае разворачивается антисоветская кампания.)

Проект «571» предусматривал множество вариантов — от «окружения дворца», резиденции руководства КНР Чжуннаньхай, до применения ядовитых газов, биологического оружия, бомб, организации автомобильной аварии, убийства и похищения. В конце концов решили взорвать поезд, в котором должен был ехать Мао. Но в стане заговорщиков находится «героическая личность» — это дочь министра обороны Линь Доудоу (за эту «верность партии» она в дальнейшем поплатилась жизнью), которая сообщает компетентным органам о надвигающейся беде, В итоге все планы контрреволюционеров становятся известны Чжоу Эньлаю. Он изменяет сроки поездки председателя ЦК КПК, и Мао прибывает в намеченное место раньше выбранного для взрыва времени.

Тем временем в ночь с 11 на 12 сентября преступная пара, отдыхая на курорте Бэйдайхэ, близ Шанхая, ждет срочного телефонного сообщения об исходе заговора. Наконец звонит телефон, и неизвестный докладывает горькую для Линь Бяо новость: Мао жив и уже проехал Шанхай. Путч провалился. Е Цюнь в слезах начинает собирать вещи, готовясь к бегству (в документах подробно излагается список предметов, собранных супругами в дорогу. Особый упор делается на захваченном Е Цюнь русско-китайском словаре. Линь Бяо вспоминает о принадлежавшем ему по должности реактивном самолете «Трайдент». Между тем в аэропорту выясняется, что машина к полету не готова. Но заговорщикам не остается другого пути: самолет взлетает с малым запасом горючего и держит курс на север.

Первоначально Линь Бяо планировал лететь на юг, чтобы заручиться поддержкой военных, но, поднявшись в воздух, судя по всему,

передумал и решил искать убежища в Советском Союзе. После Второй мировой войны он провел в этой стране три года и теперь надеялся, что советские друзья окажут ему хотя бы идеологическую поддержку в его выступлении против Мао. Над монгольской степью кончается топливо, самолет в 2.25 разбивается, все пассажиры гибнут. По просьбе китайского правительства тела погребены на месте катастрофы. Такова официальная версия гибели Линь Бяо.

Из официальных документов явствует, что Чжоу Эньлай знал о каждом шаге заговорщиков. Именно к нему, а не к Мао Цзэдуну стекается вся информация о действиях «второго человека» в Поднебесной. Чжоу единолично отдает указания всем службам, как наступить и о чем необходимо информировать Мао Цзэдуна. Получив сообщение, что Линь Бяо захватил самолет и вылетел в северном направлении, премьер без совета с Мао приказывает: «Немедленно закрыть все аэропорты страны, приостановить полеты, привести в действие все радары для наблюдения за воздушным пространством Китая».

Через некоторое время самолет-беглец обнаружен. Диспетчеры определяют, куда он держит курс. Эта информация вновь докладывается Чжоу Эньлаю. Тот просит связаться с летчиком угнанного самолета и передать просьбу о возвращении. Но командир экипажа не отвечает, продолжая вести «Трайдент» на север. Из Китая к «врагу № 1» бежит министр обороны, «второй человек» в партии и государстве. Что делать? Чжоу Эньлай тянет время и позволяет самолету войти в воздушное пространство Монголии, — сбить его уже невозможно. Только после этого он едет в Чжуннаньхай к Мао Цзэдуну, чтобы проинформировать о случившемся,

Выслушав доклад Чжоу, Мао смиренно говорит: «Нельзя перехватить — не следует сбивать. Небо хочет, чтобы шел дождь, девушка хочет выйти замуж. Тут такое дело, что ничего не поделаешь. Пусть улетает. Если мы его собьем, как к этому отнесется наш народ?» Как-то не вяжется такое философское отношение Мао Цзэдуна к происшедшему с теми энергичными, порой жестокими действиями, которые он предпринимал на протяжении всей своей политической карьеры. Загадка? Подобных тайн в «деле Линь Бяо» немало. В официальной китайской версии достоверным фактом кажется лишь гибель «Трайдента» в монгольской степи.

Способен ли Линь Бяо на столь рискованную авантюру? Для этого, помимо всего прочего, надо обладать особым складом характера. В этом отношении Линь Бяо трудно сравнивать с «вызывающим огонь на себя» Дэн Сяопином, неоднократно страдавшим за свои убеждения; или с предшественником Линь Бяо на посту министра обороны мятежным маршалом Пэн Дэхуаем, который не побоялся в период «большого скачка» пойти на конфликт с Мао Цзэдуном, за что и был репрессирован.

На IX съезде КПК Линь Бяо называется «преемником» Мао и «пролетарским гением». Мог ли о большем мечтать Линь Бяо? Как-то не верится, чтобы он, обязанный всем вождю, «ради достижения своих далеко идущих властолюбивых замыслов» (чего раньше за ним не замечалось) неожиданно изменил Мао и готовил заговор с целью его убийства.

Вторая загадка связана с бортом № 256: действительно ли находился в «Трайденте» министр обороны КНР, и если да, то был ли маршал жив к моменту катастрофы. Существует предположение, что Линь Бяо не находился в самолете, он арестован ранее в Пекине, а под Ундэрханом сгорел его двойник. Не случайно два высокопоставленных монгольских представителя заявили: на месте катастрофы «не найдено ничего такого, что доказывало бы присутствие маршала Линь Бяо в самолете», и «у китайцев, видимо, имелись причины убеждать всех в обратном». Но эта версия не подкреплена весомыми доказательствами. Что касается второго предположения — Линь Бяо все же находился в «Трайденте», но уже мертвый (12 сентября он и его жена пали от рук охранников из особой части) к моменту катастрофы, — эта версия выглядит более правдоподобно.

Очевидец событий в Монголии, некий Дондог, один из первых оказавшийся на месте катастрофы, вспоминает: «Среди обломков мы нашли восемь человек. Все они были мертвы, сильно обгорели, но, видимо, уже от степного пожара… У женщины остались какие-то тесемки на ногах и груди, у мужчин — следы военного обмундирования. Интересно, что все лежали почти одинаково — вверх лицом, с раскинутыми руками и ногами. Девятый, которого мы нашли позже в стороне от обломков, был в желтой кожаной куртке и лежал лицом вниз. Я думаю, он сразу не погиб и даже отползал от самолета. Но мы все равно опоздали…» Далее монгольский свидетель вспоминает, что вокруг сгоревшего самолета валялось много разбитой фарфоровой посуды, столовые приборы, фотоаппарат, магнитофон, несколько пистолетов и… пачки французских презервативов.

В этих воспоминаниях очевидца наиболее интересными выглядят два момента: месторасположение трупов и перечисление вещей, захваченных с собой семейством Линь Бяо. Почему восемь обгоревших тел лежали в одинаковой позе, а девятый труп — в стороне от всех? Не был ли этот девятый единственным живым на борту «Трайдента» до катастрофы? Тем летчиком-камикадзе, предположение о существовании которого в свое время высказывали западные исследователи?

Маловероятно, чтобы 64-летний маршал-беглец в самый критический момент своей жизни больше думал о дальнейшем планировании семьи, чем о содержимом топливных баков самолета. Но если предположить, что к моменту катастрофы Линь Бяо был уже мертв и чьи-то заботливые руки сложили в самолете разнообразную поклажу, не забыв о презервативах для дискредитации маршала, то становится понятной странная невнимательность Линь Бяо. Как и то, почему беглецы, удирая из Шанхая на незаправленном самолете, решили держать курс не на ближайшую заграницу — Тайвань, Южную Корею или Японию, — а полетели на далекий Север — «к советским ревизионистам», против которых с ведома маршала устроен «инцидент» на Даманском.

Прибывшие к месту катастрофы эксперты долго не могли идентифицировать трупы: обожженные лица не поддавались опознанию. Впоследствии тщательное расследование показало, что труп № 5 — это Линь Бяо. По мнению специалистов, самолет не был сбит и не загорелся в воздухе, — он мог взорваться только у земли. В противном случае обломки разбросало бы на площади не менее 10 кв. км. Посол КНР в Монголии Сюй

Вэньи считал, что самолет готовился к аварийной посадке, но летчик не справился с управлением.

В высшем руководстве бывшего СССР в детали случившегося были посвящены только Л. Брежнев и Ю. Андропов, однако они не решились раскрыть полученных сведений. Только в годы перестройки гриф «Секретно» с этих материалов сняли. Линь Бяо, второй человек в руководстве Китая, естественно, стал помехой для Мао, стремившегося к абсолютной власти, и поэтому получил отставку. Говорят, Линь Бяо даже готовил на Мао покушение. Так или иначе, министр обороны попытался скрыться из Китая, но самолет, на котором он летел, разбился. Монголия, бывшая тогда «младшим братом» Советского Союза, сообщила об этом компетентным органам.

Через пять недель на место катастрофы прибыла группа экспертов во главе со следователями КГБ — генералом КГБ А.В. Загвоздиным и военным медиком генералом В.В. Томилиным. Совместно с монгольскими представителями раскопаны все девять могил, вскрыты гробы, извлечены уже начавшие разлагаться трупы. Прежде всего обращали внимание на пожилых людей; их быстро нашли. Отобрали два трупа — мужчины и женщины, — отделили головы и отвезли в Москву.

Патологоанатомический анализ (в расчет принимались зубы, телосложение, ушные раковины, прижизненные ранения) подтвердил, что в Москву доставлены черепа Линь Бяо и его жены Е Цюнь (в конце 30-х годов они проходили курс лечения в «Кремлевке»). Для большей убежденности, что этот вывод достоверен, в конце ноября 1971 года Загвоздин и Томилин отправились в Монголию и провели повторную эксгумацию останков погибших. На этот раз удалось найти кости грудной клетки Линь Бяо и установить, что он в самом деле болел туберкулезом. Это означало, что на борту «Трайдента» действительно находились маршал Линь Бяо, его жена, а также их сын Линь Лига.

Катастрофу самолета расследовала авторитетная монгольская комиссия при участии советских специалистов. Ее заключение однозначно: «Самолет № 256 „Трайдент“ потерпел катастрофу в результате ошибки летчика в пилотировании самолета». Трупы сильно обгорели и разложились, но обследование показало, что до падения самолета все пассажиры и пилоты были живы. После соприкосновения с землей самолет какое-то время скользил фюзеляжем по почве. В момент вынужденной посадки машина находилась в линии горизонтального полета, оборудование исправно, топлива достаточно, а аппаратура давала возможность ориентироваться на местности и при необходимости связаться с наземными службами. Самолет упал на скорости 500—550 км/ч, при этом шасси не выпущено, щитки в закрытом состоянии. Это означало, что экипаж не собирался совершать посадку. Эксперты не обнаружили на телах погибших следов недавних огнестрельных ранений. Личное оружие оставалось на месте, патроны не использовались.

Самолет «Трайдент», английского производства, с мая 1965 года по май 1969 года эксплуатировался Пакистанской международной авиакомпанией «ПИА», а в конце 1969 года приобретен Китаем и использовался для нужд армии КНР в основном VIP-персонами.

Но что стало причиной катастрофы? Любопытную гипотезу высказал австралийский исследователь Питер Хэнэм, который в течение шести месяцев собирал материалы в Монголии, России, Китае и на Тайване. По его версии, страдающий от ран и болезней министр обороны в очередной раз удалился на курорт в Бэйдайхэ. Он уже понимал (начиналась чистка кадров по всему континентальному Китаю, а самого маршала обвинили в попытке отстранения от власти Мао Цзэдуна), что дела его плохи и поста он лишится со дня на день. Линь Бяо испытывал глубокую апатию ко всему; но его жена Е Цюнь была в курсе всех дел в столице. В последний вечер супруги говорили о каком-то срочном вылете на юг, в Гуанчжоу, потом за границу — в Гонконг. Линь ответил: «Не убегу, даже если будет грозить смерть. Хотя бы останусь патриотом до конца». Этот разговор подслушала дочь маршала, которая позвонила премьер-министру Чжоу Эньлаю в Пекин: «Мать хочет похитить отца». До Чжоу она не дозвонилась, но важная новость до него дошла.

Около 11 часов вечера Чжоу сам позвонил Е Цюнь. Дальнейшее неизвестно, но в итоге Е Цюнь с сыном Линь Лиго ворвались в спальню маршала с криком: «Проснись, тебя хотят арестовать!» К тому времени Линь Бяо принял снотворное и плохо понимал, что происходит. Самолет стоял в аэропорту с полными баками. Маршала внесли в самолет, как мешок, через плечо, прорвавшись сквозь кольцо охраны, которая не стала (или получила соответствующий приказ?) активно препятствовать вылету, хотя без стрельбы не обошлось. Самолет взял курс на юго-восток — к Тайваню, но через 20 минут снова показался над аэродромом Шанхайгуаня, откуда вылетел. Покружился над полем, не заходя на посадку, — к тому времени Чжоу Эньлай приказал закрыть все аэропорты страны. После этого самолет направился на север — к монгольской границе.

И еще одна, неожиданная версия, основанная на тайно вывезенных из КНР и в 1983 году опубликованных в США материалов, авторство которых приписывают хорошо осведомленному источнику, скрывшемуся под псевдонимом Яо Минли.

Если верить Яо Минли, существовало два отдельных заговора. Первый, «Проект 571», организован Линь Лиго и предполагал лишь убийство Мао Цзэдуна. Линь Бяо отверг его, отдав предпочтение более сложному плану, получившему кодовое название «Гора нефритовой башни» — по имени района роскошных вилл под Пекином, где живет правящая элита. Там и предполагалось загнать Мао в ловушку. Опасный замысел Линь Бяо требовал тайной помощи Советского Союза, который должен имитировать нанесение удара по Китаю. Это дало бы министру обороны КНР повод объявить военное положение и взять Мао Цзэдуна и Чжоу Эньлая «под охрану», чтобы затем убить их и захватить власть.

В июле 1971 года государственный секретарь США Генри Киссинджер тайно посетил Китай и провел с Чжоу Эньлаем переговоры о путях ослабления напряженности, существовавшей в отношениях между двумя странами со времени прихода к власти в Китае коммунистов в 1949 году. В начале 1970 года намечался визит в КНР президента Ричарда Никсона. Явное примирение с Соединенными Штатами — и дальнейшее ухудшение и без того натянутых отношений с Советским Союзом — делало необходимым как можно скорее приводить в действие план «Гора

нефритовой башни». Выбор пал на день, когда Мао возвращался в Пекин из поездки на юг, — 11 сентября.

Однако Чжоу Эньлай тем временем, видимо, сумел выведать у дочери Линь Бяо о заговоре ее брата, а может быть, и отца. Премьер предупредил Мао об опасности, и они приготовили Линь Бяо западню.

Вечером 12 сентября министр обороны с женой находились в качестве гостей на ужине в резиденции Мао Цзэдуна на Горе нефритовой башни. Мао лично открыл торжество, откупорив старинное императорское вино времен династии Мин. На банкете подавали деликатесы, доставленные в Пекин самолетом со всего Китая.

В 23 часа Мао Цзэдун лично проводил Линь Бяо и его жену до машины. А через несколько минут на дороге, спускающейся от виллы Мао, их автомобиль уничтожен ракетами, выпущенными из засады людьми из личной охраны Великого кормчего.

Чжоу Эньлай, опознав в обгоревших трупах Линь Бяо и его жену, сказал Мао, что следует объяснить исчезновение министра обороны таким образом, чтобы Линь Бяо «не выглядел героем». Не проявив никаких чувств по поводу смерти человека, более сорока лет служившего ему и его партии, Мао приказал премьеру быстро продумать все детали официальной версии. В этой трактовке заговора, на «Трайденте» бежал только Линь Лиго. Когда преследовавшие его китайские истребители дали ракетный залп, самолет рухнул над монгольской границей. Позже китайские власти высказали предположение, что родители разбились вместе с сыном, — этот вариант устраивал их гораздо больше, чем история со званым ужином, закончившимся смертью. Так Мао избавился от соперника. В следующем году он приветствовал в Пекине президента Никсона, и рядом с ним был его верный премьер Чжоу Эньлай.

Мао Цзэдун прожил 83 года и до самого конца отказывался делить с кем-нибудь власть.

В истории с Линь Бяо осталось немало загадочного. Действительно ли он хотел убить властителя одной из великих держав мира, своего бывшего близкого друга; был ли это побег или, напротив, устранение неугодного маршала; куда направлялся самолет? Ответы на эти вопросы остаются открытыми.

Катастрофа космического корабля «Союз-11»

30 июня 1971 года в верхних слоях атмосферы произошла разгерметизация спускаемого аппарата «Союз-11». Все члены экипажа — Георгий Добровольский, Владислав Волков, Виктор Пацаев — погибли.

19 апреля 1971 года в СССР запустили в космос первую в мире долговременную орбитальную станцию «Салют-1». История этой станции полна драматизма. Началось с того, что, когда ее вывели на орбиту, не открылся отсек с научной аппаратурой, где были солнечный телескоп и другие астрофизические приборы. Отсек так и остался заблокированным.

Далее предстояло отработать технику стыковки станции и транспортного корабля «Союз». Первый такой полет прошел 23 апреля 1971 года. В. Шаталов, А. Елисеев и Н. Рукавишников на корабле «Союз-10» причалили к станции, но через пять с половиной часов

совместного полета аппараты пришлось развести: из-за неполадок в стыковочном узле перейти на борт «Салюта» космонавтам не удалось, они возвратились на Землю.

Наступила очередь следующего экипажа — А. Леонова, В. Кубасова и П. Колодина. Их дублерами стали Г. Добровольский, В. Волков и В. Пацаев. В мае 1971 года подготовка экипажей к полету — продолжительность его должна превзойти знаменитый, 18-суточный, А. Николаева и В. Севастьянова — подошла к концу. Все складывалось удачно: космонавты уехали на Байконур, «обживали» транспортный корабль и корабль реальный.

За трое суток до старта экипажам предстояло пройти предполетное медобследование. И вот здесь случилось неожиданное: у Кубасова врачи обнаружили небольшой воспалительный очаг в легких. Космонавт чувствовал себя нормально, не жаловался, поэтому вердикт медиков встретил в штыки — ведь он шел в основном экипаже и уже «чувствовал» старт, а теперь его, по сути, отстранили от полета.

Доклад врачей председатель Государственной комиссии Керим Керимов выслушал, мягко говоря, без восторга: отстранение одного космонавта от полета означало по неписаным правилам замену всего экипажа, а это в свою очередь влекло за собой целый комплекс работ по кораблю, уже подготовленному для основного экипажа. Раздосадован был и А. Леонов; он требовал, чтобы вместо бортинженера Кубасова летел бортинженер Волков. Однако с ним не согласился главный конструктор Мишин. В конце концов приняли решение, что полетят дублеры — Добровольский, Волков, Пацаев.

По словам Веры Александровны Пацаевой, ее муж очень обрадовался, узнав, что летит на станцию. «Он страшно хотел побывать в космосе. Но их экипаж был основным на второй полет на станцию „Салют“, и на этой почве с Волковым имелись разногласия. Ведь Владислав уже имел за плечами полет, писал книгу о нем и не хотел спешить».

Примерно за полгода до этого Владислав Волков и Виктор Пацаев вместе с женами и детьми отдыхали вместе в пансионате на Истре. Вера Александровна вспоминает, как однажды они засиделись до позднего вечера, разоткровенничались, и Владислав признался: «Я рад, что не полечу на первую станцию». — «Почему?» — удивилась Пацаева. «Мне было предсказание, что я погибну», — ответил он.

5 июня 1971 года, накануне полета, на традиционной встрече со стартовой командой космодрома (многие традиции, как и эта, заложены еще С.П. Королевым с первых полетов в космос) выступил командир корабля Добровольский. Экипаж А. Леонова занял позицию дублеров.

Отдадим должное байконуровцам: за трое суток до старта они сумели провести весь комплекс работ под новый экипаж.

6 июня: краткий рапорт командира — и вот уже космонавты показались на верхней площадке ферм обслуживания. Последние прощальные взмахи рук, последние взгляды на Землю перед стартом. «Союз-11» стартовал точно в назначенное время — в 7.55.

Через сутки Добровольский, Волков и Пацаев, уже на «Салюте», приступили к выполнению программы. А она увлекала: впервые экипаж создавал, по сути, орбитальную лабораторию длительного действия. Тем

более что главная задача — автоматическое сближение со станцией «Салют-1», стыковка и переход экипажа в орбитальную станцию — уже выполнена.

Экипажу не суждено рассказать о своем полете. Но сохранившиеся документы позволяют воссоздать день за днем события и саму атмосферу звездного рейса. За привычными «Все отлично», «На борту полный порядок», неизменно звучавшими в радио — и телерепортажах с орбиты, стоял изнурительный труд, порой на грани возможного.

Космонавты выполнили насыщенную программу научных, военных, медицинских и технических экспериментов. Вместе с тем, как писали потом, в экипаже что-то не сложилось. В блокноте Добровольского, в частности, нашли запись: «Если это совместимость — то что же такое несовместимость?» Правда, командир сделал ее в первую и самую трудную неделю пребывания на станции: экстремальные условия невесомости, надоедливые посторонние запахи на борту еще не обжитой станции, расписанная буквально по минутам программа. Космонавты работали круглосуточно, «по сменам». И перенапряжение тех дней, видимо, сказалось.

Не обошлось и без происшествий. На орбитальной станции случился пожар — загорелись силовые кабели, повалил едкий дым. Космонавты едва успели перейти в спускаемый аппарат и уже готовились к срочной эвакуации.

«У Добровольского был замечательный характер: он все умел перевести в шутку, — говорит В. Пацаева. — Наверное, не все знают, что на борту станции „Салют“ случилось ЧП — загорелась проводка. Тогда Волков передал сообщение на Землю: у них пожар, и они будут спускаться. Георгий не стал спорить, хотя вместе с Витей продолжал искать причину огня. В конце концов они ее нашли и устранили. Полет продолжился».

К концу 29 июня все готово к возвращению на Землю; экипаж поздравили с успешным выполнением программы. После контрольных проверок герметизации спускаемого аппарата перед расстыковкой «Союз-11» получил добро на «отчаливание» от станции. В 21.28 по московскому времени «Союз» отстыковался от «Салюта».

Фрагменты некоторых сеансов связи земли (позывной «Заря») с экипажем (позывной «Янтарь») впервые опубликованы на страницах «Правительственного вестника»:

«30 июня. „Заря“: „Янтарям“ — всем; от расстыковки до посадки обязательно непрерывно ведите репортаж о самочувствии и о результатах наблюдений. Непрерывно — репортаж. Поняли?

«Янтарь-2» (В. Волков): Поняли, поняли… Вижу дождь, дождь вижу! Отлично видел. Блестит.

«Заря»: Запишите время — 01.47.27.

«Янтарь-2»: Пока Земли не видно, пока не видно.

«Заря»: Как идет ориентация?

«Янтарь-2»: Мы увидели Землю, увидели!

«Заря»: Хорошо, не торопись.

«Янтарь-2»: «Заря», я «Янтарь-2». Начали ориентацию. Справа висит дождь.

«Янтарь-2»: Здорово летит, красиво!

«Янтарь-3» (В. Пацаев): «Заря», я — третий. У меня виден горизонт по нижнему срезу иллюминатора.

«Заря»: «Янтарь», еще раз напоминаю ориентацию — ноль — сто восемьдесят градусов.

«Янтарь-2»: Ноль — сто восемьдесят градусов.

«Заря»: Правильно поняли.

«Янтарь-2»: Горит транспарант «Спуск».

«Заря»: Пусть горит. Все отлично. Правильно горит. Связь заканчивается. Счастливо!»

Полет еще продолжался. Тридцатого июня, в 1.35, после ориентации «Союза» включена тормозная двигательная установка. Отработав расчетное время и потеряв скорость, корабль начал сходить с орбиты. После аэродинамического торможения в атмосфере нормально раскрылся парашют, сработали двигатели мягкой посадки, спускаемый аппарат плавно приземлился в степи Центрального Казахстана, западнее горы Мунлы.

Приборы измерительного комплекса бесстрастно зарегистрировали продолжительность экспедиции — 23 дня, 18 часов, 21 минута, 43 секунды. Новый мировой рекорд.

Рассказывает врач Анатолий Лебедев, работавший тогда в Центре подготовки космонавтов:

«30 июня, в 1.35, „Союз-11“ включил тормозную двигательную установку и начал спуск к Земле. Мы на своем вертолете внимательно вслушивались в радиопереговоры других поисковых групп — кто увидит корабль первым?

Наконец лаконичное: «Вижу! Сопровождаю!» — и взрыв голосов в эфире. Всех голосов, кроме… Да, точно: удивляло одно — никто из экипажей поисковой службы не мог связаться с космонавтами. Мы еще тогда подумали: наверное, строповая антенна не работает, а поэтому и невозможно установить связь с экипажем «Союза».

Наконец и мы, медики, через иллюминаторы вертолета увидели бело-оранжевый купол парашюта корабля, чуть серебристый от восходящего солнца. Мы летели точно к месту посадки.

Бесшумно (для нас!) взбили облако пыли двигатели мягкой посадки «Союза», плавно сникла шелковая «пена» парашютной системы. Мы сели вслед за кораблем, метрах в пятидесяти — ста. Как бывает в таких случаях? Открываешь люк спускаемого аппарата, оттуда — голоса экипажа. А тут — хруст окалины, стук металла, стрекот вертолетов и… тишина из корабля.

Мне довелось извлекать из корабля первым его командира — Георгия Добровольского. Я знал, что он сидел на среднем кресле. Не скрою, я его не узнал: космонавты обросли бородами за время полета (были у них сложности с бритьем), да и необычные условия спуска тоже, по-видимому, повлияли на их внешний вид. Вслед за Добровольским мы вынули Пацаева и Волкова.

Волков вообще был очень красив, его в Звездном друзья называли Марчелло, в честь Мастроянни, тогдашнего, да и теперешнего кинокумира. Уже позже я с каким-то почти мистическим чувством нашел в домашнем

своем «архиве» его записку, — мы играли перед полетом, партию не завершили, и он на листочке бумаги написал: «Вернусь — доиграю». «Вернусь»… Но все это после.

В первые мгновения ничего не понятно; быстрый осмотр тоже не позволил сразу дать заключение о состоянии экипажа: что произошло за секунды радиомолчания, пока шар спускаемого аппарата прошивал атмосферу?! У всех космонавтов практически нормальная температура тела.

Да и, честно сказать, это не то чтобы непонимание, — мысль о трагедии просто ни к кому и близко не подходила в те секунды. Вся наша медицинская бригада развернулась мгновенно. Наличие опытного реаниматолога из Института имени Склифосовского сразу определило характер и средства помощи. Шесть врачей приступили к проведению искусственного дыхания, непрямого массажа сердца.

Минута, еще… Генерал Горегляд, руководитель группы поиска и спасения, спросил у меня, помню, коротко: «Ну?!»

Впрочем, расшифровывать не надо: ему, Горегляду, что-то нужно сообщать председателю Госкомиссии… Такого еще не было: корабль на Земле, все линии связи работают аж до Кремля, а мы молчим.

А что я мог ответить?! Помню, попросил: «Дайте еще несколько минут врачам». И почему-то добавил: «Для оценки».

Мы продолжали работать, используя все, что могли.

Один за другим у корабля приземлялись вертолеты, люди замирали в мучительном ожидании вестей от работающих медиков. Стояла удивительная тишина. Невозможная, абсолютно невозможная для такого момента при нормальной посадке!..

И вновь генерал Горегляд более строго и громко потребовал от медиков заключения о состоянии экипажа: «Это необходимо для доклада правительству!»

Будто надо повторять!

Я и сейчас не могу забыть минуты, когда моими устами была произнесена фраза, напугавшая меня самого: «Передайте, что экипаж… что экипаж приземлился без признаков жизни!» Это звучало приговором дорогим моим друзьям космонавтам! Кто знал, что именно эта трагическая формула войдет потом в сообщения ТАСС. А ведь еще полтора часа назад мы слышали радиопереговоры экипажа; далее все до самой посадки шло нормально!

Что произошло? Еще задолго до старта специалисты-медики предполагали, что после полета такой продолжительности при спуске могли быть «сложности перенесения перегрузок». Но не такой финал полета. Все медицинские работники продолжали выполнять свои обязанности до появления абсолютных признаков смерти космонавтов…»

Через несколько дней стали известны результаты расшифровки записей «черного ящика». Анализ записей автономного регистратора системы бортовых измерений показал, что с момента отделения бытового отсека — на высоте более 150 километров — давление в спускаемом аппарате стало падать и через 30—40 секунд стало практически нулевым. Спустя 42 секунды после разгерметизации сердца космонавтов остановились.

Слово космонавту Алексею Леонову: «Ошибка была заложена в конструкции. Произошла разгерметизация кабины во время отстрела орбитального отсека. При монтаже шариковых клапанов монтажники вместо усилия 90 кг закрутили с усилием 60—65 кг. При отстреле орбитального отсека произошла большая перегрузка, которая заставила сработать эти клапаны, и они рассыпались. Обнаружилась дырка диаметром 20 мм. Через 22 секунды космонавты потеряли сознание».

Клапан, выравнивающий давление в кабине по отношению к внешней атмосфере, предусмотрен на тот случай, если корабль совершит посадку на воду или приземлится люком вниз. Запас ресурсов системы жизнеобеспечения ограничен, и, чтобы космонавты не испытывали нехватки кислорода, клапан «соединял» корабль с атмосферой. Он должен был сработать при посадке в штатном режиме только на высоте 4 км, а сработал в вакууме.

Почему клапан открылся? После долгих испытаний и моделирования различных ситуаций комиссия выдвинула версию самопроизвольного открытия, ставшую единственной. На этом расследование, по сути, закончилось.

Давление в кабине космонавтов опустилось практически до нуля за секунды. После трагедии кто-то из начальства высказал мысль: дескать, образовавшееся отверстие в оболочке спускаемого аппарата можно было закрыть… пальцем. Но сделать это не так просто, как кажется. Все трое находились в креслах, пристегнутые ремнями, — так положено по инструкции во время посадки. Вместе с Рукавишниковым Леонов участвовал в имитации приземления. В барокамере промоделированы все условия. Оказалось, чтобы отстегнуть ремни и закрыть дырку размером с пятикопеечную монету советских времен, космонавтам понадобилось бы больше тридцати секунд. Сознание они потеряли намного раньше и уже ничего не могли сделать. Добровольский, видимо, что-то пытался предпринять — он успел сдернуть с себя пристежные ремни; увы, на большее времени не хватило.

Экипаж спускался на землю без скафандров. Такое решение принял лично Королев еще перед пуском «Восхода». Да и разместить в «Союзе» трех человек в скафандрах невозможно. Впрочем, и проблем с герметичностью прежде не возникало ни в одном из полетов «Востоков», «Восходов», беспилотных и пилотируемых «Союзов».

После гибели Добровольского, Волкова и Пацаева космонавты стали летать в специальных костюмах. Срочно разработаны рекомендации, гарантирующие безопасность людей в случае разгерметизации спускаемого аппарата.

Георгий Тимофеевич Добровольский, Владислав Николаевич Волков и Виктор Иванович Пацаев вошли в историю космонавтики как первый экипаж первой орбитальной станции «Салют».

Героев-космонавтов похоронили у Кремлевской стены.

Самолет «Трайдент» разбился под Лондоном

18 июня 1972 года в окрестностях Лондона разбился самолет «Трайдент» компании BEA. Погибли 118 человек.

Капитан Стенли Кей из авиакомпании BEA, несмотря на возраст, а ему исполнился 51 год, без осложнений проходил медицинские комиссии. И никто даже не догадывался, что он страдает крайне тяжелой формой атеросклероза. При обычном медицинском обследовании эта коварная болезнь ничем не проявляла себя.

Кей слыл высокомерным человеком, с подчиненными бывал резок, хотя его профессиональные качества не вызывали сомнений.

18 июня 1972 года, перед очередным полетом, экипажи обсуждали возможную забастовку пилотов компании BEA. Одни выступали за ее проведение, другие — против. Словом, мнения разделились. Атмосфера в комнате была крайне нервозная. И тут Кей набросился на молодого пилота, посмевшего сделать ему замечание. Правда, поостыв, капитан принес коллеге извинения. Этот конфликт не прошел для ветерана бесследно. Резкое повышение артериального давления, вызванное вспышкой гнева, оказалось роковым — стенки артерий начали разрушаться. В подобных случаях человек чаще всего обречен, хотя и не испытывает при этом острой боли.

Экипаж в составе капитана Стенли Кея, 21-летнего второго пилота Джереми Кигли и 24-летнего бортинженера Саймона Тайсхерста должен был выполнить рейс BE548 в Брюссель на самолете «Трайдент» (борт G-ARPI) фирмы «Де Хевиленд».

«Трайдент», произведенный в 1962 году, — первый в мире самолет, у которого три реактивных двигателя располагались в хвостовой части фюзеляжа. В этом он почти на год опередил американский «Боинг-727» и на десять лет — советский лайнер Ту-154. Такая схема расположения двигателей имеет свои достоинства и свои недостатки. Самый серьезный недостаток — при выходе самолета на срывные режимы возникает опасность его сваливания в штопор. Чтобы вывести машину из этого положения, необходимо сразу увеличить скорость — перевести самолет из набора высоты в пикирование и добавить оборотов двигателям.

Для предупреждения пилотов о приближении к опасным режимам «Трайдент» оборудован двумя системами: первая сообщала об опасности тряской органов управления; если летчики никак не реагировали, в действие вступала вторая система: штурвал автоматически двигался вперед, опуская нос лайнера и помогая ему набрать скорость. В то время системы предупреждения не отличались надежностью, что приводило к ложным срабатываниям, поэтому пилоты, надеясь на собственное мастерство, нередко отключали автоматику.

В 15.20 экипаж приступил к предполетной подготовке. Все 109 мест в пассажирском салоне были заняты. Буквально за несколько минут до разбега на борт поднялся сменный экипаж BEA, который должен принять в Брюсселе грузовой «Виккерс-Вэнгард» и на нем прилететь в Лондон. Таким образом, общее количество пассажиров и членов экипажа на борту «Трайдента» достигло 118 человек.

В тот день стояла обычная для Лондона погода: облачно, с небольшими перерывами шел дождь. Завершив предполетную подготовку, экипаж запросил разрешение на взлет.

Боли в области сердца все больше беспокоили капитана Кея, и он нервно массировал левую сторону груди. Кигли и Тайсхерст делали все молча.

В 16.07 лайнер замер на исполнительном старте. Чуть раньше экипаж сообщил диспетчерам, что у них возникла «небольшая проблема», но не уточнил, какая именно. Скорее всего, речь шла о включении аварийного табло «Низкое давление» в пневмосистеме, приводящей в действие автомат отклонения штурвала при выходе на срывные режимы. Расследование причин катастрофы так и не установило, что случилось на борту за минуту до взлета, но среди обломков «Трайдента» удалось отыскать предохранительный клапан этой системы, в котором отсутствовала контрующая проволока. Легкого удара было достаточно, чтобы клапан открылся и начал стравливать воздух из системы в атмосферу. Погасло табло само или экипаж отключил автоматику — неизвестно, но в 16.08 «Трайдент» уже набирал скорость, разгоняясь по ВПП аэропорта Хитроу.

Этот лондонский аэропорт известен тем, что заход на посадку и взлет проходит над густонаселенными кварталами пригородов Лондона. Естественно, жители этих районов жалуются на повышенный уровень шума. В результате специальная комиссия разработала ряд рекомендаций летному составу. В частности, предписывалось уменьшать обороты двигателей сразу после взлета и переходить в набор высоты по более крутой траектории.

В 16.09 Кигли напомнил капитану Кею о необходимости сбросить обороты. В этот момент самолет достиг нижней кромки облачности на высоте 210 метров и попал в турбулентную зону. Порывы ветра швыряли «Трайдент» из стороны в сторону, потоки дождя заливали стекла кабины, но автопилот уверенно держал машину на заданном курсе. Кигли уменьшил обороты турбин и убрал закрылки. «Трайдент» лег в левый вираж с креном 20 градусов, разворачиваясь на радиомаяк Эпсома.

Полет проходил в облаках, и воздушные потоки ощутимо трясли машину. С каждой минутой Кей чувствовал себя хуже, боль в области сердца отвлекала его от пилотирования, и поэтому он упустил момент, когда скорость лайнера упала до 250 км/ч, что практически равнялось скорости сваливания. Возможно, в этот момент сработала система предупреждения о выходе на срывной режим — в руках у Кея завибрировал штурвал. В этой аварийной ситуации требовалось увеличить мощность двигателей.

Последующий ход событий можно восстановить лишь по показаниям «черных ящиков», регистрировавших различные параметры полета и действия, которые совершали пилоты в последние секунды перед столкновением с землей, так как запись их последних переговоров неразборчива.

Но многие вопросы так и остались без ответа. Что имел в виду когда произнес: «Предкрылки!»? Может быть, он решил, что неопытный второй пилот убрал их вместо закрылков? А может, Кей решил сам убрал их и сообщил об этом экипажу? Что значила его фраза: «Загони их»? Вполне вероятно, что Кей дал команду Кигли ввести новые данные в автопилот, но

Кигли вместо этого… убрал предкрылки. Одно можно утверждать наверняка: в 16.10.24 на высоте 530 м и скорости 252 км/ч кто-то из пилотов привел в действие механизм уборки предкрылков. Минимально безопасная скорость для уборки предкрылков на высоте 900 м — 352 км/ч.

На этот раз автоматика не подвела: спустя секунду приборная доска затряслась, а затем сработала вторая система защиты, и штурвал пошел вперед. Но почему бездействовал экипаж? Скорее всего, капитан Кей уже был без сознания. И только когда в наушниках у Кигли и Тайсхерста раздались характерные щелчки, сообщающие о выключении автопилота, он поняли, что с командиром происходит что-то неладное.

Полная уборка предкрылков заняла всего 6 секунд, и в 16.10.32 «Трайдент» потерял дополнительную подъемную силу. Вновь сработала система отклонения штурвала. И вновь кто-то из пилотов потянул штурвал на себя. Кигли и Тайсхерст не догадались выключить звуковой сигнал автопилота, и он продолжал настойчиво щелкать, мешая летчикам сосредоточиться. В третий раз на приборной доске загорелось табло «Вывод из срывного режима», и штурвал в очередной раз пошел вперед. Но пилоты решили, что это ложное срабатывание В 16.10.39 Тайсхерст выключил автоматику, подписав этим смертный приговор себе и еще 116-ти (вскрытие показало, что капитан Кей к этому времени уже скончался) участникам рейса.

В 16.10.43 Кигли попытался взять штурвал на себя, но его усилия ни к чему не привели — «Трайдент» попал в режим «глубокого срыва», и рули высоты больше не действовали. Угол атаки быстро достиг 60 градусов, а скорость упала с 300 до 86 км/ч. В этом положении, хвостом вниз, тяжелая машина устремилась к земле. Водители автомашин, проезжавших в это время по шоссе А-30, с ужасом наблюдали, как из облаков вдруг вывалился пассажирский лайнер и через несколько секунд с грохотом упал на лужайку недалеко от города Стейнс. Двигатели самолета тут же заглохли, и установилась мертвая тишина. Пожара не возникло, хотя из разрушенных баков «Трайдента» вытекал керосин.

Свидетели катастрофы бросились к обломкам самолета в надежде спасти уцелевших людей. Увы, большинство пассажиров и членов экипажа «Трайдента» погибли мгновенно — от удара о землю. Лишь несколько человек подавали признаки жизни, но полученные травмы оказались смертельными. Один из чудом уцелевших пассажиров, даже в сознании, скончался спустя несколько минут на руках у врачей «скорой помощи».

Спасательные команды и пожарные прибыли на место крушения самолета в считанные минуты, но добраться до обломков им мешала толпа зевак. Не обошлось и без мародеров, рыскающих в поисках денег, ценных вещей погибших; и только приезд усиленных нарядов полиции умерил их пыл. «Черный ящик» нашли и передали экспертам для расшифровки записей.

Специалисты из Центра по расследованию авиационных катастроф, расположенного в Фарнборо, быстро установили причину трагедии: попадание самолета в режим «глубокого срыва», вызванное уборкой предкрылков на слишком малой скорости, и последующие неверные действия экипажа. Непосредственного виновника, принявшего роковое решение, определить не удалось. Капитан Стенли Кей страдал тяжелой

формой атеросклероза и был обречен на скорую смерть еще до того, как отправился в свой последний рейс.

Многое в этой истории остается и по сей день загадкой. Почему пилоты не попытались увеличить тягу двигателей? Как они допустили опасное падение скорости самолета? Почему капитан Кей включил автопилот на недопустимо малой высоте и на самом критическом отрезке взлета машина осталась практически без контроля со стороны экипажа?

После лондонской трагедии рычаги управления предкрылками и закрылками объединены, а их выпуск и уборка взяты под контроль автоматики, запрещающей уборку механизации крыла на малых скоростях полета. Медицинские осмотры летного состава стали более скрупулезными, а пилоты-ветераны попали в «группу риска» и теперь проходили обследование на предмет заболеваемости атеросклерозом.

Катастрофа самолета «FH-227» в Андах

13 октября 1972 года в Андах разбился самолет FH-227D/LCD. Погибли 29 человек из 45 находившихся на борту. Выжившие не были найдены до 22 декабря 1972 года. Книга и фильм «В живых» основаны на этой катастрофе.

13 октября 1972 года команда регбистов из Монтевидео отправилась на соревнования в столицу Чили Сантьяго. В самолете «Фэрчайлд-Хиллер FH-227D/LCD» уругвайской авиакомпании «Таму», кроме них, находились еще пассажиры и 5 членов экипажа — всего 45 человек. По пути им предстояло совершить промежуточную посадку в Буэнос-Айресе.

Однако «борт» Т-571 попал в сильную турбулентную зону. В условиях сильного тумана пилот совершил навигационную ошибку: самолет, шедший на высоте 500 м, направился прямо на одну из горных вершин аргентинских Анд.

Экипаж слишком поздно среагировал на ошибку. Через несколько мгновений «борт» налетел на скалы, пропоров стальную обшивку самолета. Фюзеляж разрушился; от страшного удара несколько кресел оторвало от пола и вместе с пассажирами выбросило наружу. Семнадцать человек из 45 погибли мгновенно, когда самолет «Фэрчайлд-Хиллер» рухнул в снег. Картина падения напоминала сцену из фильма ужасов; кругом кровь, стоны раненых, трупы погибших… И жуткий холод!

Эта трагедия произошла тридцать лет назад и в свое время привлекла к себе внимание всего мира. О ней писали газеты всех стран, а в 1973 году американские кинематографисты сняли художественный фильм «В живых». В нем с документальной точностью воссозданы все перипетии страшной беды, постигшей пассажиров уругвайского авиалайнера. В результате авиакатастрофы люди провели два месяца в снежном аду — на высоте 4 тысячи метров, при температуре минус 40 градусов. Обнаружили их только 22 декабря!

О том, как развивались события дальше, рассказывают авторы книги: «100 великих катастроф» Н. Ионина и М. Кубеев.

«После катастрофы в живых остались 28 человек, но после схода снежной лавины и долгих изнурительных недель голодания их осталось только шестнадцать.

Среди пассажиров злополучного лайнера — Карлито Паэс, сын художника, выросший (как и его друзья) в богатом предместье Монтевидео. Его отец попытался организовать поиски жертв авиакатастрофы и всех поднял на ноги. Спасательные команды пешком и на вертолетах отправились на поиски, но, к сожалению, они ни к чему не привели.

Проходили дни, недели, и люди, не имея теплой одежды, продолжали жить при сорокаградусном морозе. Питания, что хранилось на борту разбившегося самолета, хватило ненадолго. Скудные запасы приходилось делить по крохам, чтобы растянуть на большее время. Под конец остались только шоколад и наперсточная норма вина. Но вот кончились и они. У выживших голод взял свое: на десятый день они стали есть трупы».

Сенсационное сообщение о людоедстве в Андах облетело весь мир в январе 1973 года, после того как спасательные команды раскопали могилы. Удивление, растерянность, возмущение… Многие задавались вопросом: неужели современный человек способен на такое?

«Первым, кто решился есть мертвых, был Роберто Ганесса. Студент-медик, к тому же правоверный католик, он отрезал бритвой кусочек мяса от трупа в снегу. Это было не так-то просто: рассудок противился, однако голод оказался сильнее разума. Пришедшим в ужас товарищам он объяснил, что их главная задача — выжить, а нормы морали — дело десятое. „Эта мертвая плоть абсолютно такая же, как говядина, которую мы едим каждый день“, — успокаивал он.

Фабула фильма «Живые» довольно проста: спасшиеся после авиакатастрофы люди больше двух месяцев ждут, когда к ним придет помощь. Но ее все нет и нет, потому что быстро отыскать несчастных среди бесконечного Андского высокогорья просто невозможно. Нандо Паррадо, самый лучший и самый выносливый игрок в своей команде, и Роберто Ганесса (вернее, их кинематографические двойники) на пятьдесят восьмой день отправились в долгий путь за помощью. Они двинулись в ошибочном направлении, имея при себе самодельные спальные мешки (сшитые из обивки самолетных кресел) и скудный паек сушеного человеческого мяса. Никто не подозревал, что всего в 16 километрах к востоку от места катастрофы находится небольшая аргентинская деревушка.

Несмотря на сильное истощение, им удавалось проходить в день по десять километров. Только на десятый день их взорам открылись новые пейзажи: вместо снега и льда — песок, галька, журчащий в долине ручей, окаймленный по берегам зарослями чахлого кустарника.

Нандо и Роберто не поверили собственным глазам, когда увидели первые признаки другой жизни — пустую банку из-под супа, лошадиную подкову и… человека. Этого аргентинского пастуха до смерти напугал вид двух призраков в лохмотьях».

В фильме эта сцена символизирует счастливую развязку: над местом авиакатастрофы кружат вертолеты и звучит бессмертная «Аве, Мария!»

Но в жизни все складывалось иначе. Пастух просто убежал от них тогда, а вертолеты прилетели намного позднее, да и то смогли взять только часть людей. Однако вскоре радость спасшихся омрачило чувство стыда;

сеансы психотерапии призваны были снять чувство вины у жертв катастрофы.

Но иные во время медицинских сеансов спокойно рассуждали о спорте, много шутили и спрашивали психоаналитиков, как те повели бы себя на их месте. Сегодня кардиолог Ганесса с иронией вспоминает о тех днях, а свои рассказы перемежает эпизодами любимого фильма «Молчание ягнят», с блистательным Энтони Хопкинсом в роли каннибала.

В свой прежний мир они вернулись совершенно другими людьми, да и взгляд на жизнь у них сильно изменился. Впоследствии Карлито Паэс вспоминал: «Здесь, внизу, каждый пытается сожрать своего ближнего. А там, наверху, наши отношения были чистыми, глубоко нравственными. Да-да, как бы странно это ни звучало. И я отдал бы все на свете, чтобы пережить это заново».

С благодарностью вспоминает заботу друзей там, в Андах, и фермер Коча Инчиарте. Он настолько ослаб, что уже не мог встать, — и друзья приносили ему в бутылке талый снег, бесценный в тех условиях. Без их помощи и поддержки ему бы не выжить. Несмотря ни на что, они не возненавидели друг друга, что уже само по себе удивительно.

Катастрофа самолета «Локхид L-1011 Трайстар»

29 декабря 1972 года над Национальным парком Эверглейдс во Флориде потерпел катастрофу «Локхид L-1011 Трайстар» авиакомпании «Штерн». Погибли 100 человек.

29 декабря 1972 года открылась еще одна мрачная страница в истории гражданской авиации США. Впервые на территории страны потерпел катастрофу широкофюзеляжный самолет.

«Локхид L-1011 — Трайстар» (бортовой номер N310EA), лайнер авиакомпании «Истерн», взлетевший из аэропорта имени Дж. Кеннеди, через два часа, в 23.15, вышел на связь с диспетчером международного аэропорта Майами. Самолет приступал к маневру снижения и захода на посадку.

На борту «Трайстара» находились 168 пассажиров и 9 членов экипажа. В рейсе 401 левое место командира занимал капитан Роберт Лофт, налетавший в общей сложности 30 тысяч часов. На «Трайстаре» он работал с момента появления самолета на пассажирских линиях. В кабине также находились второй пилот Альберт Стокстилл и бортинженер Дон Репо. Именно пилотам суждено было стать «героями дня».

В 23.29 экипаж получил необходимые сведения для захода на полосу 91. Перед тем как выйти на посадочную прямую, капитан Лофт связался с диспетчером и отдал распоряжение выпустить шасси. Бортинженер перевел кран выпуска и уборки шасси в положение «выпущено». Две лампочки, информировавшие пилотов о выпуске основных стоек шасси, зажглись, а третья, сигнализирующая о выпуске носового шасси, нет. «Внимание, у меня только две зеленые!» — встревожился бортинженер.

Подобная ситуация не является аварийной. В инструкции говорится: если экипаж не уверен, что одна из стоек шасси вышла из ниши или встала на замок, он должен прекратить снижение, сообщить о возникшей

неисправности диспетчеру, а затем попытаться определить истинное положение дел. В случае если механизм выпуска шасси действительно неисправен, застрявшую «ногу» можно довыпустить вручную или просто отключить гидравлику и позволить ей выпасть из ниши под действием собственного веса.

Командир «Трайстара» уверился, что все стойки шасси выпустились и встали на замки и только неисправность лампочки не позволяет экипажу утверждать это наверняка. В 23.34.05 «Истерн 401» сообщил о проблеме диспетчеру. С «башни» потребовали прервать заход, набрать высоту 2000 футов (600 м) и отправиться в зону ожидания, к западу от аэропорта.

Стокстилл ввел новые данные в автопилот, и лайнер пошел в сторону зоны ожидания. Репо заметил, что вся проблема в дефектной лампочке. Капитан Лофт также подключился к дискуссии. Экипаж безуспешно пытался заставить гореть лампочку, хотя никакой необходимости в этом не было. В азарте бортинженер перегнулся через центральную консоль и, втиснувшись между пилотами, попытался извлечь упрямую лампочку из гнезда.

Рев трех мощных двигателей «Роллс-Ройс» сотрясал ночное небо над знаменитым Национальным парком Эверглейдс.

Поскольку лампочка по-прежнему не поддавалась, было принято решение вскрыть люк в полу пилотской кабины и визуально определить положение носовой стойки. В тот момент, когда Репо с энтузиазмом принялся выполнять поручение, в наушниках пилотов раздался звуковой сигнал. Это радиовысотомер предупреждал: самолет покинул заданный эшелон и снизился до высоты 500 м. Но раздражение, вызванное необъяснимым поведением лампочки, оказалось столь велико, что никто из членов экипажа не обратил внимания на сигнал тревоги. Все по-прежнему считали, что автопилот продолжает контролировать ситуацию; на самом деле уже несколько десятков секунд лайнер снижался. Через несколько секунд Репо сообщил, что не смог определить, выпущено ли носовое шасси.

Автопилот на «Трайстаре» отключается несколькими способами. Любой летчик может перейти на ручное управление при помощи кнопки отключения автопилота, расположенной прямо на штурвале. Бортинженер имеет специальный тумблер на центральной консоли. Кроме того, в экстренной ситуации автопилот отключается автоматически, если на любой из органов управления самолетом (педали или штурвал) прикладывается усилие 15 фунтов (около 7, 8 кг). Пытаясь дотянуться до лампочки, капитан Лофт непроизвольно нажал на колонку штурвала с силой 20 футов, и этого оказалось достаточно, чтобы выключить автоматику.

Удивительно, но перегоревшая лампочка настолько отвлекла внимание опытных летчиков, что они не обратили внимания на погасшее табло «Автопилот включен». Система, которая должна предупреждать летчиков об опасном сближении с землей с убранным шасси, не проявила себя, потому что все три «ноги», как и предполагал экипаж, выпущенные, стояли на замках. Самолет снижался со скоростью 60 м/мин, и это осталось незамеченным — пилоты не следили за показаниями приборов.

Капитан вызвал диспетчера, чтобы он задал вектор для захода на посадку.

23.41.47. Диспетчер: «Истерн 401», разворот левый на курс 180градусов.
23.41.50. Капитан: Какой?
23.41.51. Диспетчер: 180 градусов.
23.42.05. Второй пилот: Мы что-то сделали с высотой.
Капитан: Что?
23.42.07. Второй пилот: Мы по-прежнему должны быть на высоте две тысячи?
23.42.09. Капитан: Эй, что здесь происходит?
Но времени для исправления роковой ошибки уже не оставалось.
В 23.42.12 «Трайстар» на скорости 360 км/ч ударился правым крылом о землю Национального парка Эверглейдс. Фюзеляж самолета разломился на несколько частей, и людей со страшной силой выбросило наружу. К счастью, благодаря мягкому болотистому грунту удар смягчился, — вскоре среди обломков раздались стоны и крики уцелевших. Пилот другого лайнера, который находился в зоне ожидания вместе с «Трайстаром», оперативно сообщил диспетчеру, что видел на земле вспышку, а вслед за ней отсветы пожара. Диспетчер тут же вызвал спасателей.
Прибывшие из Майами спасательные вертолеты доставили в городские больницы 79 чудом уцелевших пассажиров «Локхида» в ужасном виде: все в крови и болотной тине, полураздетые; после всего, что пришлось пережить в эту кошмарную ночь, многие были в состоянии шока. Несколько человек получили опасные для жизни травмы; двое из них впоследствии скончались от ран. Таким образом, общее число жертв катастрофы составило 100 человек.
Национальное бюро безопасности на транспорте (НББТ — NTBS) США быстро установило причину трагедии. Потерпевший катастрофу «Трайстар», произведенный пять месяцев назад, успел налетать всего 1000 часов, совершить более 500 посадок. Однако этой нагрузки оказалось достаточно, чтобы лампочка, сигнализирующая о выпуске передней ноги шасси, перегорела. Последствия мелкой неисправности привели к фатальному исходу.
НББТ приняло решительные меры по предотвращению подобных катастроф в будущем. Все самолеты «Трайстар» были оборудованы системой звуковой и световой сигнализации автоматического отключения автопилота. Кроме того, активизировалась работа по созданию бортовой радиолокационной системы предотвращения столкновения с землей.
Сразу после катастрофы родилась легенда о «призраках рейса 401». Всезнающие пилоты, стюардессы и многочисленные пассажиры сообщали, что к ним являлись образы капитана Лофта и бортинженера Репо во время полетов на «Локхид L-1011» авиакомпании «Истерн».
Один капитан, например, поведал, что видел на откидном сиденье Репо, «сияющего как солнце». Он невольно зажмурил глаза, а когда открыл — призрака уже не было.

Катастрофа Ту-144 в Ле-Бурже

3 июня 1973 года на авиасалоне в Ле-Бурже (Франция) во время демонстрационного полета взорвался в воздухе самолет Ту-144. Погибли все 6 членов экипажа и 8 человек на земле.

В 60-х годах в авиационных кругах США, Великобритании, Франции и СССР активно обсуждались проекты создания пассажирского сверхзвукового самолета с максимальной скоростью 2500—3000 км/ч, дальностью полета не менее 6—8 тысяч км. В ноябре 1962 года Франция и Великобритания подписали соглашение о совместной разработке и постройке самолета «Конкорд» («Согласие»).

В Советском Союзе созданием сверхзвукового самолета Ту-144 занималось конструкторское бюро академика Андрея Туполева. На предварительном заседании КБ в январе 1963 года Туполев заявил: «Размышляя о будущем авиаперевозок людей с одного континента на другой, приходишь к однозначному выводу: сверхзвуковые воздушные лайнеры несомненно нужны, и я не сомневаюсь, что в жизнь они войдут…»

Ведущим конструктором проекта назначен сын академика — Алексей Туполев. С его ОКБ тесно сотрудничали более тысячи специалистов из других организаций.

Созданию самолета предшествовали обширные теоретические и экспериментальные работы, включавшие многочисленные испытания в аэродинамических трубах и натурных условиях при полетах самолета-аналога.

Разработчикам пришлось поломать голову, чтобы найти оптимальную схему машины. Принципиально важна скорость проектируемого лайнера — 2500 или 3000 км/ч. Американцы, узнав, что «Конкорд» рассчитывается на 2500 км/ч, заявили, что всего на полгода позже выпустят свой пассажирский «Боинг-2707», выполненный из стали и титана. Только эти материалы без разрушительных последствий выдерживали нагрев конструкции при соприкосновении с воздушным потоком на скоростях 3000 км/ч и выше. Однако цельные стальные и титановые конструкции должны еще пройти серьезную технологическую и эксплуатационную проверку. На это уйдет много времени, и Туполев принимает решение строить Ту-144 из дюралюминия, в расчете на скорость 2500 км/ч. Американский проект «Боинга» впоследствии был вообще закрыт.

Но какой должна быть форма крыла самолета? Остановились на тонком треугольном крыле с очертанием переднего края в виде буквы «8». Бесхвостая схема — неизбежная при такой конструкции несущей плоскости — делала сверхзвуковой лайнер устойчивым и хорошо управляемым на всех режимах полета. Четыре двигателя находились под фюзеляжем, поближе к оси самолета. Топливо размещено в кессонных крыльевых баках. Балансировочные баки, расположенные в задней части фюзеляжа и наплывах крыла, предназначены, чтобы изменять положение центра тяжести самолета во время перехода от дозвуковой скорости полета к сверхзвуковой.

Нос самолета сделали острым и гладким. Но как в таком случае обеспечить пилотам передний обзор? Выход нашли — «кланяющийся нос». Фюзеляж круглого сечения имел носовой обтекатель кабины экипажа, отклоняющийся вниз под углом 12 градусов в условиях взлета и на 17

градусов при посадке.

В июне 1965 года модель показали на ежегодном авиасалоне в Париже. «Конкорд» и Ту-144 оказались поразительно похожими друг на друга. Советские конструкторы говорили — ничего удивительного: общая форма самолета определяется законами аэродинамики и требованиями, предъявляемыми к определенному типу машин.

Летом 1968 года опытный образец Ту-144 построен. Тридцать первого декабря командир первого экипажа Эдуард Елян совершил пробный полет, о чем на следующий день сообщило ТАСС.

Первые четыре самолета предназначались для проведения испытаний. На лайнере установили новые двигатели НК-144, снабженные системами форсажа. Корпус и крыло из дюраля, а передняя кромка крыла, сильно нагревающаяся в сверхзвуковом полете, из нержавеющей стали и титана. Позднее Ту-144 оснастили передним горизонтальным оперением. Оно выдвигалось из фюзеляжа для улучшения характеристик на взлете и посадке и убиралось при полете на высоких скоростях.

5 июня 1969 года на высоте 11 километров Ту-144 впервые преодолел звуковой барьер. Год спустя, в мае 1970 года, совершил полет на высоте 16300 м со скоростью 2150 км/ч. Однако расход топлива заметно превысил расчетный, и вместо заявленных 6500 км Ту-144 преодолел всего 3500 км. При посадке для дозаправки терялось драгоценное время.

До осени 1970 года опытный образец налетал 100 часов, достигнув максимальной скорости 2430 км/ч и высоты 16900 м.

Один из опытных образцов Ту-144 выставлен в Париже в 1971 году; посетители и специалисты снова сравнивали советский сверхзвуковой самолет с «Конкордом».

Серийное производство Ту-144 началось на заводе в Воронеже. «Аэрофлот», возлагавший на новый лайнер большие надежды, уже готовил крупный заказ на эту машину.

В июне 1973 года во Франции состоялся 30-й Международный парижский авиасалон. Огромным был интерес, вызванный советским лайнером Ту-144 — первым в мире сверхзвуковым пассажирским реактивным самолетом.

2 июня тысячи посетителей авиасалона в пригороде Парижа Ле-Бурже наблюдали за выходом на взлетную полосу второго серийного экземпляра Ту-144. Рев четырех двигателей, мощный разбег — и вот уже машина в воздухе. Острый нос лайнера выпрямился и нацелился в небо. Сверхзвуковой «Ту», ведомый капитаном Козловым, совершал над Парижем свой первый демонстрационный полет: набрав необходимую высоту, машина ушла за горизонт, потом вернулась и сделала круг над аэродромом. Полет проходил в нормальном режиме, никаких технических неполадок не отмечено.

На следующий день советский экипаж решил показать все, на что способен новый самолет.

Солнечное утро 3 июня, казалось, не предвещало беды. Поначалу все шло по плану, — зрители, задрав головы, дружно аплодировали. Ту-144, показав «высший класс», пошел на снижение. В этот момент в воздухе появился французский истребитель «Мираж» (как впоследствии выяснилось, он проводил съемку аэрошоу). Столкновение казалось

неизбежным. Чтобы не врезаться в аэродром и зрителей, командир экипажа принял решение подняться выше и потянул штурвал на себя. Однако высота уже была потеряна, создались большие нагрузки на конструкцию; в результате правое крыло треснуло и отвалилось. В самолете начался пожар, и через несколько секунд пылающий Ту-144 устремился к земле.

Страшное приземление произошло на одной из улиц парижского пригорода Гусенвилля. Гигантская машина, круша все на своем пути, рухнула на землю и взорвалась. Весь экипаж — шесть человек — и восемь французов на земле погибли. Пострадал и Гусенвилль — разрушено несколько зданий.

Что привело к трагедии? По мнению большинства экспертов, причиной катастрофы стала попытка экипажа Ту-144 уйти от столкновения с «Миражом». При заходе на посадку «Ту» попал в спутную струю от французского истребителя «Мираж».

Эта версия приводится в книге Джина Александера «Русские самолеты с 1944 года» и в статье журнала «Эвиэйшн уик энд спейс текнолоджи» за 11 июня 1973 года, написанной по свежим следам. Авторы полагают, что пилот Михаил Козлов заходил на посадку не на ту полосу — то ли по ошибке руководителя полетов, то ли по невнимательности летчиков. Диспетчер вовремя заметил ошибку и предупредил советских пилотов. Но вместо того чтобы уйти на второй круг, Козлов заложил крутой вираж — и оказался прямо перед носом истребителя французских ВВС. Второй пилот в это время снимал кинокамерой сюжет об экипаже «Ту» для французского телевидения и поэтому не был пристегнут. Во время маневра он повалился на центральную консоль, и, пока возвращался на место, самолет уже потерял высоту. Козлов резко потянул штурвал на себя — перегрузка: правое крыло не выдержало.

А вот другое объяснение страшной трагедии. Козлов получил приказ выжать максимум из машины. Еще при взлете он на малой скорости взял чуть ли не вертикальный угол. Для самолета с такой конфигурацией это чревато огромными перегрузками. В результате не выдержал и отвалился один из внешних узлов.

Шпионская версия принадлежит писателю Джеймсу Олбергу. Вкратце она такова. Советы старались «обставить» «Конкорд». Группа Н.Д. Кузнецова создала неплохие двигатели, однако они не могли работать при низких температурах в отличие от конкордовских. Тогда в дело включились советские разведчики. Пеньковский через своего агента Гревила Уайна раздобыл часть чертежей «Конкорда» и переправил их в Москву через восточногерманского торгового представителя. Британская контрразведка таким образом установила утечку, но, вместо того чтобы арестовать шпиона, решила подпустить в Москву дезинформацию по его же каналам. В результате на свет появился Ту-144, очень похожий на «Конкорд». Правду установить сложно, поскольку «черные ящики» ничего не прояснили. Один нашли в Бурже, на месте катастрофы, однако, судя по сообщениям, поврежденный. Второй так и не обнаружили. Есть мнение, что «черный ящик» Ту-144 стал предметом раздора между КГБ и ГРУ.

Работы над совершенствованием самолета Ту-144 продолжались еще несколько лет. Выпущено пять серийных самолетов; еще пять

находились в процессе постройки. Разработана новая модификация — Ту-144Д (дальний). Однако выбор нового двигателя (более экономичного), РД-36-51, потребовал значительной перепланировки самолета, особенно энергетической установки. Серьезные конструктивные пробелы в этой области привели к задержке выпуска нового лайнера. Лишь в ноябре 1974 года серийный Ту-144Д (бортовой номер 77105) поднялся в воздух, а спустя девять (!) лет после своего первого полета, 1 ноября 1977 года, Ту-144 получил свидетельство летной годности. В тот же день открыты пассажирские рейсы.

За свою недолгую эксплуатацию лайнеры Ту-144 перевезли 3194 пассажира. 31 мая 1978 года полеты прекращены: на одном из серийных Ту-144Д возник пожар, и самолет потерпел катастрофу, разбившись при вынужденной посадке.

Катастрофы в Париже и Егорьевске привели к тому, что интерес к проекту со стороны государства уменьшился. С 1977 по 1978 год было выявлено 600 неполадок. В результате уже в 80-х годах Ту-144 решено снять, объяснив это «плохим влиянием на здоровье людей при переходе звукового барьера». Тем не менее четыре из пяти находившихся в производстве Ту-144Д все же были достроены. В дальнейшем они базировались в Жуковском и поднимались в воздух в качестве летающих лабораторий.

Всего было построено 16 самолетов Ту-144 (в том числе и в дальней модификации), совершивших в общей сложности 2556 вылетов. К середине 90-х годов из них сохранилось десять: четыре в музеях (Монино, Казань, Куйбышев, Ульяновск); один остался на заводе в Воронеже, где построен; еще один находился в Жуковском вместе с четырьмя Ту-144Д.

Сверхзвуковой самолет Туполева часто называют «потерянным поколением». Межконтинентальные рейсы признаны неэкономичными: за час полета Ту-144 сжигал в восемь раз больше горючего, чем обычный пассажирский самолет. По той же причине не оправдали себя дальние перелеты — в Хабаровск и Владивосток. Нецелесообразно использовать сверхзвуковой «Ту» в качестве транспортного самолета из-за его небольшой грузоподъемности. Правда, пассажирские перевозки на Ту-144 все же стали престижным и прибыльным делом для Аэрофлота, хотя билеты считались по тем временам очень дорогими.

Даже после официального закрытия проекта, в августе 1984 года, руководитель Жуковской летно-испытательной базы Климов, начальник конструкторского отдела Пухов и заместитель главного конструктора Попов при поддержке энтузиастов сверхзвуковых полетов восстановили и ввели в строй два Ту-144Д, а в 1985 году добились разрешения выполнять полеты для установления мировых рекордов. Экипажами Аганова и Веремея установлено более 18 мировых рекордов в классе сверхзвуковых самолетов — по скорости, скороподъемности и дальности полета с грузом.

16 марта 1996 года в Жуковском началась серия научно-исследовательских полетов Ту-144ЛЛ, который положил начало разработке второго поколения сверхзвуковых пассажирских лайнеров.

Катастрофа турецкого самолета DC-10

3 марта 1974 года в предместьях Парижа потерпел катастрофу аэробус DC-10 компании «Турецкие авиалинии». Погибли 345 человек, в том числе

11 членов экипажа.

3 марта 1974 года турецкий аэробус DC-10 совершил посадку в аэропорту Орли. Накануне в Париже состоялся принципиальный матч по регби между сборными Франции и Англии, и теперь несколько сот британских болельщиков, мечтавших поскорее вернуться на родину, штурмовали кассы авиакомпании BEA. К счастью, на борту DC-10, выполнявшего рейс по маршруту Анкара — Стамбул — Париж — Лондон, имелось более 200 свободных мест.

Аэробус «Турецких авиалиний» (TC-JAV) приготовлен к вылету, пассажиры начали занимать места в салонах. Всего на борту оказались 345 человек, в том числе 11 членов экипажа. При неразберихе, творившейся в тот день в аэропорту Орли, посадка такого большого количества пассажиров неизбежно затянулась. В результате вылет пришлось отложить на десять минут.

В 12.10 по местному времени экипаж в составе капитана Беркоза, второго пилота Улусмана и бортинженера Озера повел 160-тонную машину на исполнительный старт.

В 12.30 лайнер оторвался от ВПП и стал набирать высоту. Вскоре автопилот по заданной программе направил самолет в обход Парижа. Диспетчер службы УВД разрешил турецкому экипажу занять эшелон 10000 футов (3000 м). Вскоре последовала команда подняться на 40000 футов (12000 м) и лечь на прямой курс на лондонский аэропорт Хитроу. Капитан Беркоз ввел новые данные в автопилот. По мере набора высоты разница между давлением внутри фюзеляжа и забортным атмосферным давлением увеличивалась.

В 12.40, когда аэробус находился на высоте примерно 7000 м, замок плохо закрытой двери заднего грузового отсека не выдержал колоссального давления и раскрылся. Дверь вместе с большим куском обшивки унесло мощным воздушным потоком. Вихрь, пронесшийся по самолету в момент взрывной декомпрессии, сорвал с креплений два ряда кресел и через образовавшуюся дыру со свистом выбросил их вместе с пассажирами в открытое пространство.

Пилоты DC-10 не сразу сообразили, что произошло. Рукоятки управления всеми тремя двигателями перебросило в положение «малый газ». Автопилот отключился. В ту же секунду самолет резко швырнуло влево, а нос его начал крениться к земле. Второй пилот схватился за штурвал, потянул его на себя, но тут же почувствовал, что связь между штурвалом и рулями отсутствует. «Что случилось?» — спросил капитан Беркоз. «Кажется, разрушился фюзеляж», — ответил Улусман. Тяги управления и гидравлические линии, проложенные под полом салона, вышли из строя. Таким образом, аэробус больше не подчинялся воле пилотов. Руль направления заклинило в положении примерно 10 градусов на левый борт. Экипаж и пассажиры обречены на гибель.

Спустя десять секунд после начала катастрофы нос самолета опустился на 20 градусов к земле, а скорость достигла 580 км/ч. Примерно в то же время наземный диспетчер уловил в эфире какие-то странные звуки. Это пилоты аэробуса кричали по-турецки. Впоследствии, при

расшифровке магнитофонной записи, удалось разобрать только отдельные слова:

«Беркоз: Выводи, выводи!

Улусман: Не могу, он меня не слушается!»

Среди отчаянных криков пилотов отчетливо слышен сигнал, предупреждающий о резком падении давления в салонах. Через три секунды его сменил вой сирены: самолет превысил максимально допустимую скорость.

В центре управления воздушным движением аэропорта Орли объявлена тревога. Засветка турецкого лайнера неожиданно пропала с экрана радиолокатора диспетчера северного сектора. Экран мощного обзорного локатора показывал, что DC-10 (борт TC-JAV) сошел с трассы и уклоняется влево. На том месте, где самолет сбился с пути, появились какие-то слабые блики. Позже выяснилось, что это засветки от деталей лайнера, которые отделились от него в момент разрушения двери заднего грузового люка.

Через 25 секунд после взрывной декомпрессии нос самолета начал постепенно подниматься к горизонту, а воздушная скорость стабилизировалась на 680 км/ч.

«Что с гидравликой?» — успел еще спросить Беркоз.

«Давление в обеих системах — ноль», — ответил кто-то из экипажа.

«Теперь конец», — обреченно произнес капитан.

Спустя 77 секунд после того, как открылась дверь грузового отсека, аэробус на огромной скорости врезался в лесистый склон горы, в 37 километрах к северо-востоку от Парижа. Сила удара оказалась такова, что от самолета и 345 пассажиров и членов экипажа почти ничего не осталось; даже пожара не возникло.

Диспетчер УВД северного сектора наблюдал на экране своего локатора, как исчезла отметка турецкого самолета. Он еще пытался связаться с пропавшим бортом по радио, но TC-JAV не отвечал. Диспетчеру ничего не оставалось, как подать сигнал тревоги.

Первые спасатели прибыли к месту крушения лайнера спустя 20 минут после падения. Уже с первого взгляда стало ясно, что выживших быть не может. Самая крупная часть самолета, найденная в лесу, неподалеку от небольшой деревни Эрменонвиль, — колесо основной стойки шасси.

Прошло всего пять минут после начала спасательной операции, когда английская радиостанция Би-би-си сообщила о трагедии. Случилось то, чего опасались после появления широкофюзеляжных самолетов: разбился полностью груженный аэробус. До тех пор крупнейшей авиационной катастрофой считалась гибель «Боинга-707», развалившегося во время посадки в аэропорту Кана в Нигерии со 176 пассажирами на борту. Количество жертв катастрофы DC-10 возле Парижа почти в два раза превысило последний печальный рекорд.

Спустя четыре часа после того, как DC-10 «Турецких авиалиний» рухнул на землю, журналисты уже вели репортажи с места катастрофы. Тысячи любопытных хотели своими глазами увидеть ужасную картину. Только благодаря усиленным нарядам полиции эксперты смогли приступить к работе. Из Вашингтона в Париж вылетела группа экспертов Федеральной

авиационной администрации (ФАА) и Национального бюро по безопасности на транспорте. Им не понадобилось много времени, чтобы установить, что причиной взрывной разгерметизации фюзеляжа самолета послужило открытие в полете двери заднего грузового отсека.

Самолет «Турецких авиалиний» (THY) с регистрационным номером TC-JAV выпущен фирмой «Дуглас» летом 1972 года и имел дефектный механизм запирания двери заднего багажного отсека. В документах технической службы авиакомпании зафиксировано проведение на самолете TC-JAV всех необходимых регламентных работ в соответствии с сервисным бюллетенем фирмы «Дуглас». Однако по нелепой случайности рекомендации конструкторов истолковали неверно, — вместо того чтобы усилить конструкцию замка грузового люка, инженеры «Турецких авиалиний» ее ослабили. В результате, чтобы деформировать запирающие штыри, оказалось достаточно легкого нажатия.

Парижское представительство «Турецких авиалиний» малочисленно, и основную часть работ по обслуживанию самолетов на земле выполняла на контрактной основе местная фирма «Сеймор». В ее обязанности входила также загрузка «бортов» багажом и попутными грузами, поэтому персонал «Сеймора» был знаком со спецификой запирания двери заднего грузового люка DC-10. Чтобы закрыть двери, механик нажимал кнопку в специальном углублении и через десять секунд опускал запорную ручку грузового люка. Если ручка легко становилась на место — дверь заперта правильно.

Инструкции фирмы «Дуглас» категорически запрещали применение чрезмерной силы при закрывании двери. А окончательная проверка положения запорных крюков замка — обязанность бортинженера самолета или наземного инженера «Турецких авиалиний». В этот день наземный инженер «Турецких авиалиний» Усман Зейтын находился в Стамбуле на переподготовке, и к вылету борт TC-JAV готовил сменный инженер Энгин Икок, — кстати, он собирался на этом же самолете вылететь в Лондон.

В день трагедии сотрудник фирмы «Сеймор» 39-летний алжирский эмигрант Мухаммед-Махмуди скрупулезно следовал инструкции запирания задней грузовой двери — она легко закрылась. Проверка правильности положения запорных крюков входила в обязанности бортинженера самолета или наземного инженера авиакомпании. Но в спешке подготовки к вылету ни наземный инженер Икок, ни бортинженер DC-10 Архан Озер не удосужились заглянуть в смотровое окошко — проверить, правильно ли заперта дверь. Следуй они инструкции, без труда обнаружили бы, что запорные крюки находятся не на месте, хотя индикаторы на панели бортинженера показывали обратное.

Инженеры «Дугласа» предусмотрели так называемую защиту от дурака: для неправильного закрытия двери и деформации механизма замка требовалось приложить усилие 200 кг, что выше человеческих возможностей. Но в результате ошибочной сервисной доработки механизма, проведенной на турецком DC-10, дверь могла быть неправильно заперта с усилием всего 5 кг. При этом, если даже она не закрылась, на панели бортинженера гасла контрольная лампа «Не заперта дверь заднего грузового люка». Это и произошло 3 марта 1974 года в парижском аэропорту Орли. Поленившись заглянуть в смотровое окошко, бортинженер

Архан Озер подписал смертный приговор самолету и пассажирам.

7 марта, спустя три дня после катастрофы DC-10, ФАА наконец выпустила Директиву о летной годности, касающуюся конструкции запирающего механизма двери заднего грузового люка самолетов этого типа. Новое руководство ФАА начало внутреннее расследование. В результате выяснилось, что за период с октября 1973 по март 1974 года в адрес фирмы «Дуглас» поступило более тысячи рекламаций на трудности с запиранием грузовой двери. Гибель турецкого DC-10 наделала столько шума, что американский конгресс провел по этому вопросу специальное слушание. Выводы комитета палаты представителей гласили, что неспособность ФАА решить проблему надлежащим образом поставила под угрозу жизни тысяч пассажиров, которые летали на самолетах этого типа с 1972 по 1974 год.

В июле 1975 года в действие вступили новые нормы летной годности, которые требовали усиления конструкции пола пассажирского отсека широкофюзеляжных самолетов и увеличения размера и числа отверстий для «слива» воздуха из верхней части фюзеляжа в нижнюю в случае мгновенной разгерметизации грузового или багажного отделений лайнера. В заключительной части отчета о катастрофе турецкого DC-10 говорилось, что запирающий механизм двери заднего грузового люка имел существенные конструктивные недостатки.

Катастрофа самолета «Боинг-747» в Найроби

20 ноября 1974 года при переходе в набор высоты рухнул на землю «Боинг-747» авиакомпании «Люфтганза». Погибли 59 человек.

19 ноября 1974 года «Боинг-747» (бортовой номер 19747/29) авиакомпании «Люфтганза» выполнял грузопассажирский рейс 540/19 по маршруту Франкфурт (Германия) — Йоханнесбург (Южная Африка).

В международном аэропорту Найроби (Кения), расположенном на высоте 1700 м, «Гессен» (так немцы назвали этот «Боинг») совершил промежуточную посадку. Пока самолет заправляли авиакеросином и загружали в багажные отделения контейнеры, в пилотскую кабину поднялся сменный экипаж. Настроение у летчиков превосходное: позади три дня отдыха в отеле, метеосводка обнадеживает, на рейс приобрели билеты всего 140 пассажиров, что позволяет прихватить с собой дополнительно очень выгодный груз почты.

Командовал воздушным судном 53-летний капитан Кристиан Крак, один из опытнейших пилотов «Люфтганзы». За долгие годы своей карьеры он провел за штурвалом самолета более 10 тысяч часов, из них 1619 — на «Боинге-747».

Взлетный вес лайнера 255 т, что гораздо меньше максимально допустимого, поэтому в целях экономии ресурса двигателей экипаж решил не использовать на взлете всю их мощность.

В 07.42 поступила команда на запуск, и под крыльями «Боинга» засвистели четыре турбины фирмы «Пратт энд Уиттни».

Диспетчер предложил летчикам выбрать одну из ВПП — 24 или 06. Капитан Крэк предпочел полосу 24. С вышки разрешили «Боингу» следовать к исполнительному старту.

Экипаж приступил к предполетной подготовке. Второй пилот Иоахим Хаке читал карту, а капитан Крак и бортинженер Руди Ган проверяли положение многочисленных тумблеров, переключателей, рычажков и вслух докладывали о своих действиях. Все переговоры фиксировались на бортовой магнитофон.

Для обеспечения приемлемых взлетно-посадочных характеристик «Боинг-747» оснащен мощной механизацией крыла, в которую входят в том числе закрылки и предкрылки. Сразу после выхода двигателей на режим малого наземного газа бортинженер должен открыть перепускные клапаны пневмосистемы, чтобы сжатый воздух мог выдвинуть предкрылки одновременно с выпуском закрылков во взлетное положение. Магнитофон, установленный в кабине «Гессена», зафиксировал разговор между вторым пилотом Хаке и бортинженером Ганом. «Перепускные клапаны», — зачитал пункт карты Хаке. «Открыты», — ответил Ган.

В 07.50 «Боинг» занял место на исполнительном старте ВПП аэропорта Найроби. Пока самолет рулил по земле, закрылки оказались выпущены на угол 10 градусов. Синхронно должны были выпуститься и предкрылки.

Метеообстановка в зоне аэропорта была благоприятная. Капитан Крак выслушал инструкции «верхнего» диспетчера, отвечающего за взлет и посадку, получив разрешение после взлета занять эшелон 350 (10500 м).

«Гессен» начал разбег по бетонке. На скорости 230 км/ч Хаке потянул штурвал на себя, и через несколько секунд самолет оторвался от земли.

Первым заволновался один из пассажиров «Боинга», американец Том Скотт. Профессиональный пилот, он невольно отметил, что последний удар шасси о бетонку очень сильный.

Используемая тяга двигателей оказалась недостаточной, чтобы поднять машину на заданную высоту. Приподнявшись метров на тридцать, «Гессен» летел над землей. Пилоты сначала решили, что отказал двигатель. Бортинженер доложил, что все четыре турбины работают нормально.

В это время Том Скотт со своего места видел, как огромные плоскости машины вибрируют в срывном флаттере. Эта вибрация передалась на корпус, и весь самолет затрясся в предсмертной агонии.

Хаке принял единственно верное в этой ситуации решение — со всех сил бросил штурвал вперед, пытаясь не допустить падения скорости до 225 км/ч — скорости сваливания «Боинга» при взлете.

Крак перевел рычаг уборки-выпуска шасси в положение «Убрано», и под фюзеляжем «Боинга» раскрылись створки ниш, — в них начали втягиваться огромные колеса. Уборка шасси значительно уменьшает лобовое сопротивление самолета и дает ему возможность набрать необходимую скорость. Однако выход больших по размеру створок ниш основных стоек шасси нарушил и без того не идеальную аэродинамику машины. Скорость вновь упала, и в кабине заработал автомат предупредительной тряски штурвала. Теперь «Боинг» в любую секунду мог свалиться в штопор.

За взлетом «Гессена» внимательно наблюдал дежурный офицер пожарной охраны аэропорта Найроби. Увидев, что машина попала в срывной режим и не в состоянии перелететь через автомобильный мост, находившийся прямо по курсу, он подал сигнал тревоги.

В следующее мгновение шасси «Боинга», которое все еще находилось в полуубранном положении, врезалось в парапет моста. Страшной силы удар оторвал колеса вместе со стойками и подбросил самолет вверх на несколько метров. Левое крыло «Гессена» зацепилось за асфальт. Оба двигателя оторвались от крыла вместе с пилонами. Вспыхнул вылившийся из разрушенных топливопроводов керосин.

Лайнер по инерции перелетел через мост и плашмя рухнул на землю в 1120 м от ВПП № 24 аэропорта Найроби. Фюзеляж развалился пополам. Проделав глубокую канаву в каменистой почве, носовая часть замерла в 114 м от моста; из разломанного левого крыла вырывалось пламя.

Удар о землю не был слишком сильным, и большинство пассажиров находились в полном сознании. Те, кому посчастливилось спастись, впоследствии вспоминали, что в первые секунды после катастрофы в салоне царила мертвая тишина. Люди, находившиеся в состоянии шока, не могли ни двигаться, ни звать на помощь. Раненые даже не ощущали боли, настолько парализовал ужас пережитого.

Наконец пришедшие в себя стюарды и стюардессы начали спасать пассажиров. Стюард Карл Кан добрался до левого основного выхода и уже готовился открыть дверь и выбросить надувной трап, как заметил, что фюзеляж «Боинга» охвачен пламенем. В это время его коллега Эвелин Райм безуспешно пытался с помощью одного из добровольных помощников открыть выход правого борта. Под дружным напором дверь поддалась, и уже через несколько секунд пассажиры один за другим стали скатываться вниз по аварийному трапу. Оказавшись на земле, они бросались прочь от горящего самолета. Некоторым удалось выбраться через аварийный выход, расположенный над правым крылом «Боинга».

С завидной оперативностью к месту катастрофы прибыли пожарные машины из аэропорта Найроби. Дежурный офицер, оценив масштабы катастрофы, вызвал подкрепление из города.

Практически одновременно с пожарными на месте аварии «Боинга» появились и мародеры. Не обращая внимания на стоны окровавленных людей и мольбы раненых о помощи, забирали драгоценности, деньги; только с появлением полицейских негодяи ретировались.

Удивительно, но экипаж самолета не получил ни единой царапины. Капитан Крак и бортинженер Ган выбрались из кабины в курительный салон. К сожалению, лестница на нижнюю палубу «Боинга» была разрушена и пилотам пришлось прыгать вниз с двухметровой высоты. Ган получил травму плеча. Два пассажира подняли его под руки и помогли спуститься по надувному трапу.

Капитан Крак спустился в салон первого класса и покинул самолет по аварийному трапу. Он тут же бросился спасать людей из салона экономического класса.

Второй пилот Хаке воспользовался аварийным люком пилотской кабины, спустившись на землю по канату. Через несколько минут вместе с командиром он вытащил из-под обломков потерявшую сознание женщину.

И тут мощный взрыв потряс обломки лайнера. Беспомощные люди, не успевшие выбраться из обломков «Гессена», сгорели заживо. В результате катастрофы погибли 59 человек.

Спасатели и добровольцы вскоре опять принялись извлекать из останков «Боинга» тела погибших.

Следователи быстро установили причину трагедии: экипаж «Боинга» начал взлет с убранными предкрылками. Бортинженер Ган по так и не установленной причине забыл открыть перепускные клапаны пневмосистемы. Закрылки выпущены во взлетное положение — предкрылки оставались на месте. Трагических последствий не наступило бы, если бы самолет имел систему, предупреждавшую, что положение предкрылков не соответствует конкретному режиму полета. Получи летчики сигнал, что скорость самолета слишком мала, хотя бы на несколько секунд раньше, — вывели бы двигатели на максимальный режим и перелетели через мост.

В ходе следствия выяснилось, что «Гессен» не первый «Боинг-747», который взлетал с убранными предкрылками. Подобные инциденты случались и раньше, но по счастливой случайности ни один не окончился трагически.

После катастрофы операторам «Боингов-747» рекомендовали проводить визуальный контроль положения предкрылков до начала руления. В декабре ФАА выпустила директиву, обязавшую фирму «Боинг» в течение пяти месяцев установить на все «семьсот сорок седьмые» систему предупреждения пилотов о положении предкрылков на взлете и посадке. Соответствующие изменения рекомендовалось внести и в конструкцию «трясуна» штурвала.

Несмотря на то что суд оправдал капитана Крака и второго пилота Хаке, руководство «Люфтганзы» наказало их по-своему. Кристиана Крака вскоре «забраковала» медицинская комиссия, а затем его вовсе уволили из авиакомпании. Иоахима Хаке понизили в должности и перевели на менее престижные рейсы.

Столкновение самолетов «Трайдент-3В» и DC-9

10 сентября 1976 года в небе Югославии столкнулись в воздухе два самолета: «Трайдент-3В» авиакомпании BEA и DC-9 авиакомпании «Инекс-Адриа». Все 176 человек, находившиеся на обоих лайнерах, погибли.

«Трайдент-3В» G-AWZT английской авиакомпании BEA вылетел в 8.32 из лондонского аэропорта Хитроу рейсом BE476 в Стамбул. В трех салонах лайнера находились всего 54 пассажира. В 9.43 «Трайдент» миновал зону Мюнхена и через пять минут уже летел над Австрией, в сторону радиомаяка Виллах. Самолет шел на автопилоте по одной из самых напряженных трасс в Европе. Экипаж в составе капитана Дениса Танна, второго пилота Брайана Хелма и бортинженера Мартина Флинта постоянно докладывал службе УВД свои координаты.

В 9.48 из аэропорта югославского города Сплит поднялся в воздух DC-9 («Дуглас») YU-AJR авиакомпании «Инекс-Адрия авиапромет». Рейс JP550 чартерный, все 108 мест заняты немецкими туристами, которые возвращались с лазурного побережья Далмации в Кельн. Вели «Дуглас»

капитан Хозе Крумпак и второй пилот Душан Иваниуш.

«Трайдент» летел на юго-восток, а DC-9 — на северо-запад, их пути должны были пересечься над радиомаяком Загреба. В то время Югославия — один из самых напряженных воздушных перекрестков Европы. Только над Загребом проходило пять важнейших авиатрасс, соединявших Западную Европу с южной частью континента, а также с Турцией и Северной Африкой.

Центр УВД Загреба испытывал кадровый голод: тридцать диспетчеров работали на износ. Положение осложнялось тем, что диспетчерам приходилось определять местоположение самолетов в воздухе по докладам пилотов: новый, еще не откалиброванный радар можно использовать лишь для контроля достоверности этих сообщений.

Многочасовые дежурства и постоянные переработки изматывали диспетчеров и физически и морально. За пять лет в небе над Загребом произошло 32 случая опасного сближения самолетов в воздухе. Два диспетчера уволены «за преступно халатное отношение к своим обязанностям». На такие нарушения дисциплины, как опоздание к началу смены или самовольное оставление рабочего места, руководство Центра просто закрывало глаза. Тем не менее серьезных происшествий до поры до времени удавалось избегать.

Воздушное пространство над Загребом разделялось по высоте на три своеобразных «этажа» — нижний, средний и верхний. На каждом «этаже» движением самолетов управляли диспетчер и его помощник. DC-9 компании «Инекс-Адрия» предстояло лететь через средний сектор (от 8300 до 10300 м), в то время как «Трайдент» BEA проходил зону ответственности загребского Центра через верхний сектор, на 11000 м.

10 сентября 1976 года, в 7.00, на дежурство заступила утренняя смена «верхних» и «средних» диспетчеров под началом Юлия Дайчича. Из шести человек в смене только Дайчичу пятый десяток, остальным нет и тридцати. Работали по 12 часов в смену, чередуя двухчасовые дежурства у экранов локатора с часовыми перерывами на отдых. К 11.00 смена Дайчича провела в диспетчерской уже 4 часа.

Движением в среднем секторе управлял Божан Эржавец, которому помогал Градимир Пелин. В верхнем секторе работали Градимир Ташич и Младен Хохбергер. Сменщик последнего Ненад Тепеш где-то задерживался. Все диспетчеры перед дежурством отдохнули, и только Ташич третьи сутки подряд являлся на смену.

В 10.03 на экране «верхнего» диспетчера Загреба появилась новая отметка. Это «Трайдент», минуя радиомаяк Клагенфурта, входил в зону ответственности югославского Центра УВД. В этот момент Хохбергер отправился на поиски пропавшего сменщика.

Оставшийся в одиночестве Ташич следил за индикатором кругового обзора, давал по радио инструкции «своим» самолетам и поддерживал телефонную связь с диспетчерами нижнего и среднего эшелонов, а также соседними Центрами УВД.

В 10.04 на связь с Центром вышел капитан «Трайдента-3В».

BE476: Загреб, это BE476. Доброе утро.

Загреб (Ташич): Билайн 476, доброе утро. Прием.

BE476: BE476, прошли Клагенфурт в 10.02. Высота одиннадцать тысяч метров. Ожидаем Загреб в десять ноль четыре.

Ташич: Вас понял. Сообщите, когда пройдете Загреб. Ваш эшелон — одиннадцать тысяч метров. Код радиолокационного ответчика Альфа две тысячи триста двенадцать.

BE476: Набираю две тысячи триста двенадцать.

Не успел Ташич дать необходимые указания «Трайденту» — на связи уже турецкий самолет. Затем Градимиру потребовалось получить разрешение соседнего Центра УВД на проход самолета греческой авиакомпании «Олимпик» в сторону Сараева. Он снял телефонную трубку и вызвал коллегу в Белграде.

А самолеты все прибывали.

DC-9 готовился покинуть средний «этаж» воздушной зоны Загреба. Он находился в 50 км от радиомаяка Костайницы; пройти его рассчитывал в 10.09.

JP550: Адрия пятьсот пятьдесят. Занял восемь тысяч шестьсот метров. Прошу верхний эшелон.

Загреб («средний» диспетчер Эржавец): Пятьсот пятьдесят, прошу прощения, но десять тысяч триста метров занят. Девять тысяч триста метров — тоже. Может, подниметесь на одиннадцать тысяч шестьсот?

JP550: Вас понял, вас понял. С удовольствием.

Эржавец: Ждите, я вас вызову.

JP550: Да, сэр.

Хохбергер наткнулся на Тепеша прямо в коридоре, когда тот спешил на свое рабочее место. Два диспетчера остановились, чтобы обсудить воздушную обстановку, хотя по инструкции это следовало сделать у экрана локатора.

Градимир Ташич продолжал в одиночку разводить самолеты, но силы его были на исходе. Лайнер «Инекс-Адрии» все еще шел на высоте 8600 м, и Эржавец попытался завладеть вниманием Ташича, чтобы получить разрешение для DC-9 занять эшелон 11600. Проводка самолета через несколько эшелонов с интенсивным движением требует от диспетчера концентрации внимания, поэтому, когда Ташич заметил поднятую руку Божана Эржавеца, он просто раздраженно отмахнулся, давая понять, что пока не в состоянии принять рейс JP550.

Но долго держать DC-9 на средних эшелонах было нельзя — в наборе несколько машин, вылетевших из югославских аэропортов. Помощник Эржавеца Градимир Пелин подошел к Ташичу и, указав на отметку рейса JP550 на индикаторе кругового обзора, спросил: «Даешь одиннадцать тысяч шестьсот метров?» Ташич в это время вел радиообмен с одним из экипажей и не слышал вопроса. Он посчитал, что «средний» диспетчер указывает ему на засветку неизвестного самолета, и кивком поблагодарил за помощь. Но Пелин расценил этот жест как разрешение лайнеру «Адрии» занять запрашиваемый эшелон. Вернувшись на свое место, он сообщил Эржавецу: «Все в порядке. Можешь отпускать „Адрию“«.

В 10.07 Божан Эржавец связался с капитаном Крумпаком: «Адрия пятьсот пятьдесят, занимайте одиннадцать тысяч шестьсот метров».

Получив разрешение Эржавеца, командир югославского DC-9 потянул штурвал на себя. Чуть позже «Дуглас» вышел на связь со

«средним» диспетчером.

JP550: Загреб, это Адрия пятьсот пятьдесят. Набрали десять тысяч триста метров.

Эржавец: Пятьсот пятьдесят, начинайте работать с «верхним» диспетчером на частоте сто тридцать четыре запятая сорок пять. Дайте ответчиком сигнал ожидания. Всего хорошего.

JP550: Вас понял. Сигнал ожидания. Частота сто тридцать четыре запятая сорок пять. Спасибо и до свидания.

Тем временем Ташич продолжал в одиночку управлять движением самолетов на верхних эшелонах. Он вновь позвонил по телефону в Белград, чтобы передать им рейс BE778. Ни Хохбергер, ни Тепеш не появлялись.

Эржавец, давая команду капитану Крумпаку ввести в радиолокационный ответчик код сигнала ожидания, хотел тем самым облегчить работу Ташичу, которому следовало заметить на экране локатора отметку с нестандартным кодом и немедленно выйти на связь с этим самолетом. Однако Эржавец не учел того обстоятельства, что диспетчер получал сигнал предупреждения только в том случае, когда в зону ответственности Центра УВД входил неизвестный самолет или самолет с «чужим» кодом ответчика вдруг начинал самостоятельно менять высоту полета. А на сигнал ожидания система управления радаром не реагировала, и поэтому у Ташича на экране локатора просто появилась еще одна зеленая точка, — различили ее утомленные глаза не сразу.

Экипаж DC-9 переключился на новую частоту и дожидался паузы в радиообмене между «верхним» диспетчером Загреба и другими самолетами.

Во время переговоров с очередным «бортом» помощник «среднего» диспетчера Пелин сунул Ташичу карточку «Дугласа», который уже набирал высоту в «верхнем» секторе воздушной зоны Загреба. Ташич взял карточку и вновь углубился в работу. Он одновременно вел 11 самолетов, иначе задал бы коллеге несколько вопросов. Например: почему DC-9 начал набор высоты без разрешения «верхнего» диспетчера; из-за чего Пелин не подготовил новую карточку, а передал ему старую, на которой «высота полета „Дугласа“ указана неверно; наконец, по какой причине „средний“ диспетчер сообщил ему о DC-9 уже после того, как лайнер вторгся в его зону.

А на индикаторе кругового обзора верхнего сектора воздушной зоны Загреба отметка неизвестного самолета все ближе подходила к главному «воздушному перекрестку» в зоне ответственности местного Центра УВД — радиомаяку Загреба.

В 10.12 на связь с Ташичем вышел немецкий лайнер.

LH310: Люфтганза триста десять. Сараево в десять ноль девять. Одиннадцать тысяч метров. Кумуново в десять тридцать одну.

Ташич: Люфтганза триста десять, связывайтесь с Белградом на частоте сто тридцать четыре запятая сорок пять… Извините, сто тридцать три запятая сорок пять. До свидания.

LH310: До свидания.

Ташич: Счастливо.

Наконец-то с перерыва вернулся Тепеш. Теперь Ташичу приходилось не только вести переговоры с экипажами самолетов, следить

за экраном локатора, связываться по телефону с соседними Центрами УВД, но и информировать сменщика о текущей обстановке. Радиообмен с самолетами шел сплошным потоком.

Тепеш взял на себя обязанности помощника диспетчера и приняло согласовывать по телефону с другими центрами УВД вопросы приема и передачи самолетов в верхнем секторе.

Ташич по-прежнему не знал, что в его секторе набирает высоту «Дуглас» компании «Инекс-Адрия». Для выхода на указанный «средним» диспетчером Эржавецем эшелон лайнеру оставалось подняться еще на 830 метров. Но прежде DC-9 следовало разойтись с «Трайдентом» BE476, который летел встречным курсом. По высоте машины разделяли каких-то 160—170 метров. Оба самолета находились практически над самым радиомаяком Загреба, и расстояние между ними стремительно сокращалось.

Наконец капитану Крумпаку удалось вклиниться в переговоры Ташича с другими экипажами.

JP550: Добрый день, Загреб. Адрия пятьсот пятьдесят.

Ташич: Адрия пятьсот пятьдесят, добрый день. Слушаю вас.

JP550: Покидаем десять тысяч восемьсот метров. Прошли Загреб десять четырнадцать.

Ташич опешил — «Дуглас» покидает 10800 метров и продолжает набирать высоту?!

Ташич: Повторите, на какой вы сейчас высоте.

JP550: Десять тысяч девятьсот метров.

До столкновения «Трайдента» и DC-9 оставались считанные секунды. Ни капитан Танн, ни капитан Крумпак даже не подозревали, что самолеты сближаются со скоростью 1920 км/ч. Машины шли на встречно-пересекающихся курсах.

В панике Ташич закричал в эфир на родном хорватском: «Адрия, немедленно прекратите набор высоты и доложите проход Загреба!»

Выровняв самолет, капитан Крумпак запросил диспетчера: «На какой высоте нам оставаться?» Он не понимал беспокойства «верхнего» диспетчера, поскольку понятия не имел, что его DC-9 находится в опасной близости с «Трайдентом» G-AWZT.

Ташич продолжал выкрикивать команды по-хорватски: «Адрия, к вам слева приближается самолет! Не смейте набирать высоту! Доложите проход Загреба!»

Но командир югославского лайнера уже ничего не успел предпринять. «Трайдент» и «Дуглас» столкнулись практически лоб в лоб. Левое крыло DC-9 вспороло фюзеляж английского лайнера. В какие-то доли секунды «Трайдент» оказался разрезанным вдоль от пилотской кабины до хвоста.

Самолет «Инекс-Адрии» тоже получил тяжелейшие повреждения. Его левый крыльевой бак взорвался. Обломки плоскости попали в левый двигатель, который вспыхнул. Затем еще один взрыв потряс «Дуглас», и, объятый пламенем, он понесся к земле вслед за обломками «Трайдента». Чудом уцелевший экипаж югославской машины еще пытался выровнять DC-9, но все усилия летчиков оказались тщетны. «Черный ящик» зафиксировал последние слова второго пилота Иваниуша: «Вот и все.

Прощайте…»

Командир «Боинга» авиакомпании «Люфтганза», находившегося примерно в 25 км от «Трайдента», видел и сам момент столкновения, и последнее пике «Трайдента». Он сразу связался с диспетчером: «Загреб, мы только что наблюдали столкновение двух самолетов прямо над радиомаяком. Одна из машин с большой скоростью идет к земле; вторая, похоже, рассыпалась полностью». Но Ташич его уже не слышал. Он уставился в экран радиолокатора и повторял: «Адрия пятьсот пятьдесят… Билайн четыреста семьдесят шесть…»

Крестьяне, которые работали на своих участках в окрестностях города Лука, с ужасом наблюдали, как с неба на виноградники и поля начали падать обезображенные трупы пассажиров, багаж и горящие обломки самолета.

Конструкция «Трайдента» оказалась настолько прочной, что, даже будучи разрезанным пополам, самолет не развалился в воздухе, а рухнул на склон горы и только от страшного удара фюзеляж разрушился, а одна его часть отлетела в сторону метров на триста. Взаимное расположение обломков английского самолета не исключало, что до самого последнего мгновения «Трайдент» оставался управляемым.

В печати появилось сообщение, что в обломках лайнера BEA найдена девочка, которая прожила еще 19 минут после катастрофы и скончалась на руках у подбежавших к месту трагедии крестьян. Затем написали о женщине, якобы найденной в полном сознании и даже говорившей со спасателями. Но слухи так и остались слухами — все 176 человек, находившиеся на борту «Трайдента» и DC-9, погибли.

Диспетчера Центра УВД Загреба Градимира Ташича обвинили в непреднамеренном убийстве; суд приговорил его к восьми годам тюрьмы. Это несправедливое решение вызвало негодование авиаторов всего мира. После многочисленных протестов таких влиятельных организаций, как Международная ассоциация авиаперевозчиков и Международная ассоциация профессиональных пилотов, Американского и Английского профсоюзов авиадиспетчеров, дело о столкновении «Трайдента» BEA и DC-9 «Инекс-Адрии» было пересмотрено в Верховном суде Югославии и Ташич был оправдан. В ноябре 1978 года он вышел на свободу.

Катастрофа в югославском небе наделала много шума на Западе, и вскоре была разработана программа развития и модернизации всей европейской системы управления воздушным движением.

Взрыв на борту кубинского самолета DC-8

6 октября 1976 года у берегов карибского островного государства Барбадос взорван пассажирский самолет DC-8 авиакомпании «Кубани де авиасьон». Погибли 73 человека.

В первой половине сентября 1976 года в Каракасе, столице Венесуэлы, объявился Орландо Бош, один из руководителей кубинской контрреволюционной эмиграции. Он прибыл из Никарагуа нелегально — по фальшивому костариканскому паспорту на имя Карлоса Луиса Паниагуа.

В столице Венесуэлы его гостеприимно встретил другой кубинский эмигрант, Луис Посада Каррилес, владевший частным сыскным агентством

«Коммерческие и промышленные исследования». Это агентство, специализировавшееся в области торгово-промышленного шпионажа, а также консультировавшее по разным деликатным вопросам каракасский мир коммерции и индустрии, разместилось в двухэтажной вилле «Марьянита» в окраинном столичном районе Лас-Пальмас.

Десятого сентября Посада Каррилес свел Орландо Боша с венесуэльцем Эрнаном Рикардо, детективом агентства «Коммерческие и промышленные исследования» и внештатным фоторепортером ряда каракасских газет. Только через несколько дней Рикардо узнал, что его новый знакомец не кто иной, как известный лидер террористов Орландо Бош.

А еще через несколько дней Эрнану стало известно о поставленной перед ним задаче, заключавшейся в осуществлении взрыва кубинского пассажирского самолета. Он привлек к операции своего приятеля и соотечественника Фредди Луго, служившего в министерстве горнодобывающей и нефтяной промышленности и подрабатывавшего в качестве фоторепортера в столичных газетах.

Рикардо и Луго предстояло стать исполнителями задуманного, за что им обещано 25 тысяч долларов. Старшим назначен Рикардо. Бош и Посада Каррилес — «мозговой центр» запланированной операции.

Вечером 5 октября Бош, Рикардо и Луго встретились в окрестностях Каракаса, на ранчо, где разместился кубинский контрреволюционный центр, известный под названием «Патриотическая ассоциация имени Хосе Марти». Террористы обговорили последние детали предстоящей операции. Жертвой теракта станут пассажиры кубинского самолета авиакомпании «Кубана де авиасьон», совершавшего рейс из южноамериканского государства Гайана на Кубу с промежуточными посадками в островных карибских государствах Тринидад и Тобаго, Барбадос, Ямайка. Выбрали именно этот самолет, поскольку на нем должны лететь кубинские спортсмены, возвращавшиеся домой с центральноамериканского и карибского чемпионатов. Членов молодежной сборной по фехтованию — чемпионов, обладателей золотых медалей — ожидала в Гаване триумфальная встреча.

В полночь Рикардо и Луго вылетели из Каракаса в Порт-оф-Спейн, столицу Тринидада и Тобаго. Через час они были уже в тринидадском столичном аэропорту Пиарко. Отправились оттуда в город, в отель, где провели ночь. На другой день, 6 октября, встали рано, отель покинули в восемь утра, чтобы успеть на самолет «Кубана де авиасьон». Приехав на такси в аэропорт Пиарко, сказали в кассе, что им нужны билеты до Барбадоса. Кассир сообщил: кубинский самолет опаздывает, но вскоре будет два рейса других авиакомпаний, не желают ли господа… Господа, естественно, не пожелали. Позднее, во время расследования причин катастрофы, кассир Чарлз Мюррей вспомнит об этом эпизоде.

Около одиннадцати утра Фредди Луго и Эрнан Рикардо поднялись на борт самолета «Макдонелл Дуглас DC-8-43» авиакомпании «Кубана де авиасьон», рейс КУ-455. Венесуэльцам достались места 27-д и 27-с. Луго окинул взглядом остальные кресла ряда: пусты. «Хорошо, что самолет не полон и соседей не будет», — подумал он.

Самолет действительно не был полон, но пустовало не так уж много мест. Кроме спортсменов, на борту находились: группа работников кубинской рыболовецкой промышленности; члены делегации деятелей культуры Корейской Народно-Демократической Республики; несколько молодых гаванцев, ехавших на учебу в Гаванский университет.

Взревели турбины «Конвей». На световом табло рядом с дверцей в кабину пилотов вспыхнула надпись: «Не курить! Пристегнуть ремни!» Машина, набирая скорость, поднялась в воздух и пошла над морем, в сторону Барбадоса.

Луго запрятал под сиденье пластиковую бомбу, снабженную часовым механизмом. Рикардо спрятал вторую, замаскированную под миниатюрный транзистор, в туалете в хвостовой части самолета. Видимо, он очень нервничал, потому что, как вспоминают свидетели из числа пассажиров, сошедших на Барбадосе, венесуэлец, входя в туалет, с такой силой захлопнул дверь, что ее заело. Пришлось потом звать на помощь, стучаться в дверцу. Выбраться ему удалось лишь с помощью одного из членов экипажа.

Вскоре за иллюминаторами словно вынырнул из моря остров Барбадос. Затем внизу замелькали пальмовые рощи, плантации сахарного тростника, потом небоскребы столицы — Бриджтауна. Земля все ближе… Пассажиров подбросило при посадке. Самолет подрулил к скромному двухэтажному зданию аэропорта Сиуэлл.

Рикардо и Луго покинули борт и на такси отправились в город.

Между тем самолет «Кубана де авиасьон» готовился к продолжению полета. Капитан корабля Вильфредо Перес занял свое место. В правое кресло сел второй пилот Томас Родригес. Вместе с экипажем на борту находились 73 человека.

В 12.15 по местному времени машина оторвалась от взлетной полосы. Самолет, набирая высоту, полетел над морем, над зелеными островками, разбросанными тут и там вдоль побережья «главного» острова.

Прошло восемь минут. Вдруг диспетчер услышал взволнованный голос капитана корабля Вильфредо Переса: «Внимание! Сиуэлл! Сиуэлл! КУ четыреста пятьдесят пять! У нас взрыв на борту! Нужна немедленная посадка! На борту пожар!»

Разрешение на посадку дали незамедлительно.

Пожар, о котором сообщал капитан, вызван взрывом пластиковой бомбы, подложенной Фредди Луго. Кроме того, взрыв прорвал обшивку корабля. Самолет в этот момент находился на расстоянии 28 миль от аэропорта. Вильфредо Перес и второй пилот делали все от них зависящее, чтобы выровнять машину, спасти от падения, — они были уверены, что им удастся благополучно ее посадить. Но через несколько минут взорвалась вторая бомба — та, что была запрятана Эрнаном Рикардо в туалете хвостовой части самолета. Воздушный корабль вошел в пике и рухнул в море в нескольких милях от берега.

Никому из тех, кто находился на борту, спастись не удалось. Некоторые из пассажиров, согласно данным, полученным впоследствии барбадосской правительственной комиссией по расследованию причин катастрофы, задохнулись от едкого дыма еще до падения самолета в море; некоторые погибли во время взрывов.

Весь город говорил о разыгравшейся в воздухе трагедии. Многие купальщики на пляжах и просто прохожие видели, как самолет, оставлявший черный дымный след, упал в воду.

Приехав в отель «Холидэй», Рикардо тут же стал названивать в Каракас. Сначала попросил связать его с сеньором Паниагуа (Орландо Бошем), но этот номер не отвечал. Луиса Посада Каррилеса тоже не оказалось на месте. Тогда он связался со своей невестой Маринес Вегас. Взволнованной скороговоркой сказал ей: «Маринес, ни о чем меня не спрашивай, возьми бумагу и карандаш и запиши: „Автобус, полный собак, взлетел на воздух“. А теперь запиши вот эти номера телефонов… Готово? Позвонишь и передашь про автобус — дословно. И скажи: мы в отчаянном положении, буквально вопрос жизни или смерти, нас уже, похоже, взяли на прицел…»

Террористы так сильно нервничали, что им всюду мерещилась слежка. Поговорив по телефону из вестибюля, Рикардо быстро подошел к стоявшему поодаль Фредди Луго и шепнул ему: «Давай-ка побыстрее уберемся отсюда. Вот тот тип, который на меня смотрит, похоже, из кубинской контрразведки».

Они переехали в отель «Виллидж». Оттуда Эрнан Рикардо вновь позвонил своей невесте. Узнав, что Маринес не удалось никому передать его послание, он принял решение перебраться вместе с Фредди Луго на Тринидад. Только оттуда можно было попасть в Каракас: Барбадос воздушным сообщением с Венесуэлой не связан.

В тот же день, 6 октября, они прибыли в тринидадский аэропорт Пиарко и на такси отправились в отель, который назывался так же, как и барбадосский, — «Холидэй».

По дороге Фредди Луго, пытаясь снять нервное возбуждение, без конца говорил о взрыве кубинского самолета. Он и не догадывался, что таксист говорил не только на своем родном английском языке. Эрик Джонсон — так звали водителя — неплохо понимал по-испански: в свое время он около двух лет прожил в Пуэрто-Рико.

Разговор о погибшем самолете был, разумеется, полон иносказаний и недомолвок. Но сообразительный Эрик Джонсон сумел разобраться, о чем шла речь. Доставив клиентов в «Холидэй», он помчался в ближайший полицейский участок и рассказал там о странной беседе своих пассажиров.

«У меня сложилось впечатление, — сказал он, — что эти типы как раз и взорвали самолет. Ну тот, что разлетелся на куски возле Барбадоса. По радио об этом передавали».

Джонсона внимательно выслушали. Немедленно доложили начальнику столичной полиции. А тот распорядился установить наблюдение за «Холидэй» и организовать подслушивание телефонных разговоров, ведущихся из отеля.

Подслушивание уже через полчаса дало результат. Полицейские записали на пленку полные подозрительных намеков разговоры Эрнана Рикардо с «сеньором Орландо» (Бошем) и Росой (секретаршей Луиса Посада Каррилеса).

Начальник полиции Порт-оф-Спейна отдал приказ задержать подозрительных иностранцев. 7 октября, в восемь часов утра, в 105 номере

отеля «Холидэй» Рикардо и Луго были арестованы.

Террористов подвергли долгим допросам. Наконец Эрнан Рикардо не выдержал. На допросе у помощника главного комиссара полиции Тринидада и Тобаго Денниса Рамдауэра он начал давать показания. Да, это они с Фредди Луго взорвали самолет. Телефонное сообщение: «Автобус, полный собак, взлетел на воздух» — предназначалось для Орландо Боша. В организации террористического акта принимал участие и другой кубинский эмигрант — Луис Посада Каррилес. После признания Рикардо его напарник Луго тоже стал давать показания. Вскоре Боша и Посаду арестовали в Каракасе.

Впоследствии Луго, Бош и Посада Каррилес проклинали Эрнана Рикардо за панические телефонные звонки в Каракас, утверждая, что именно из-за них они все попались.

26 октября 1976 года Эрнан Рикардо и Фредди Луго под стражей отправлены на родину, в Венесуэлу. В латиноамериканской печати высказывалось мнение, что власти Тринидада и Тобаго, как и Барбадоса, не решились судить их на своей территории или передать кубинским судебным органам, опасаясь мести остававшихся на свободе соучастников арестованных террористов.

Рикардо и Луго радовались, что их не передали Кубе. К тому же они решили к этому моменту полностью отрицать в венесуэльском суде свою вину, отвергать прежние показания, ссылаясь на то, что они вырваны «с помощью психологических пыток».

Фредди Луго рассказывал: «Все произошло так быстро, что до сих пор кажется мне сном. Тюрьма, негры, которые задают нам вопросы на плохом испанском языке… Когда нас задержали, я уже знал о воздушной катастрофе, услышал по радио. Но английским я не владею. Так что не понял, где это произошло. Не то в Чили, думал я, не то в Венесуэле. А вот о чем я совсем уж не думал, так это о том, что речь шла о самолете, которым случайно летели мы сами и с которого накануне сошли на Барбадосе».

В Венесуэле Рикардо и Луго содержались первое время в здании Управления тайной полиции. Позднее, 9 ноября, вместе с Бошем и Посада Каррилесом их перевели в так называемую Образцовую тюрьму Каракаса. Причем переезд состоялся в обстановке глубокой секретности. Власти официально объявили, что перемещение Рикардо, Луго, Боша и Посада Каррилеса состоится утром 10 ноября. Однако полицейская операция началась накануне поздним вечером: террористов везли в бронированных машинах; полсотни полицейских охраняли четырех преступников.

В преддверии процесса подсудимым предъявили обвинение в предумышленном убийстве, незаконном владении оружием и использовании фальшивых документов. Доказательств вины более чем достаточно; они были представлены следователями и экспертами Венесуэлы, Кубы, Барбадоса и Тринидада и Тобаго.

Адвокаты террористов прибегли к тактике проволочек, чтобы утопить обвинительные материалы в трясине судебного крючкотворства.

В 1977 году расследованием дела о воздушной диверсии занялось армейское судебное ведомство. В июле 1978 года военный прокурор потребовал приговорить Боша к 25 годам заключения, а Посада Каррилеса, Рикардо и Луго — к срокам от 22 до 26 лет.

Долгое время считалось, что барбадосская диверсия организована только и исключительно эмигрантами с Кубы, которые использовали нанятых за деньги исполнителей-венесуэльцев. Однако в социалистических странах не сомневались, что к этому теракту причастны спецслужбы США, продолжавшие вести тайную войну против Кубы.

Столкновение самолетов «Боинг-747» на Тенерифе

27 марта 1977 года в аэропорту Лос-Родеос на Тенерифе (Канарские острова) столкнулись два «Боинга-747» авиакомпаний «Пан Американ» и «КЛМ». По количеству человеческих жертв — 583 — эта катастрофа самая крупная в истории авиации.

Название маленького курортного городка Лос-Родеос, расположенного на знаменитых Канарских островах, 28 марта 1977 года — в заголовках всех газет мира. Накануне здесь произошла страшная трагедия.

А началось все с того, что террористы так называемого «Движения за независимость и автономию Канарских островов» взорвали в 12.30 (время по Гринвичу) бомбу в зале ожидания аэропорта Лас-Пальмаса. Взрыв не повлек разрушений и человеческих жертв (несколько пассажиров, правда, получили легкие ранения осколками разбившихся стекол), однако администрация, опасаясь новых терактов, временно закрыла терминал. Диспетчеры направляли самолеты в аэропорт Лос-Родеос, расположенный в 70 милях от Лас-Пальмаса.

Аэропорт Лос-Родеос находится в ложбине между двумя потухшими вулканами, на высоте 700 м над уровнем моря. Пилоты недолюбливают его из-за непредсказуемых метеоусловий. За несколько минут солнечная погода могла смениться туманом. Такие метаморфозы объясняются близостью Атлантического океана,

27 мая на трехкилометровую взлетно-посадочную полосу Лос-Родеоса один за другим приземлялись лайнеры самых известных авиакомпаний мира. Местные диспетчеры, отдававшие распоряжения на плохом английском, едва справлялись с небывалым наплывом самолетов.

Командир «Боинга-747» голландской авиакомпании «КЛМ» Якоб ван Зантен также получил указание от диспетчера Лас-Пальмаса следовать в соседний аэропорт. На борту самолета находились 235 пассажиров, которых обслуживали 11 стюардов и стюардесс. В экипаже «КЛМ» — опытные пилоты: командир Якоб ван Зантен, с 25-летним стажем, второй пилот Класс Мейер и бортинженер Вильям Шредер. Ван Зантен, старший летчик-инструктор авиакомпании, много времени проводил на тренажерах, помогая коллегам совершенствовать технику пилотирования.

Голландскому «Боингу» предстояло приземлиться в Лас-Пальмасе, высадить там пассажиров и, забрав очередную туристическую группу, вернуться в Амстердам.

В 13.38 лайнер совершил посадку в Лос-Родеосе. Ван Зантен рассчитывал на недолгое ожидание, поэтому сначала не собирался высаживать пассажиров. Но после 20-минутной задержки изменил свое решение: в 14.00 к «Боингу» подкатили автобусы, которые доставили

туристов в зал ожидания.

Другой «Боинг-747», принадлежавший авиакомпании «Пан Американ», выполнял рейс PA1736 (позывной «Клипер 1736»); забронирован туристической фирмой «Ройял круиз». На его борту находились 378 пассажиров из Лос-Анджелеса и Нью-Йорка. Впереди их ждал круиз на теплоходе «Золотой Одиссей». Командир «Боинга» Виктор Граббс, второй пилот Роберт Брэгг и бортинженер Джордж Уорнс считали, что их самолет дождется открытия аэропорта Лас-Пальмас в воздухе — топлива в баках более чем достаточно. Но распоряжение диспетчера — закон: в 14.15 «Клипер 1736» совершил посадку в Лос-Родеосе; на его борт поднялись еще два сотрудника авиакомпании.

Маленький аэропорт явно был не рассчитан на обслуживание такого количества самолетов, — вскоре все стоянки и даже часть рулежной дорожки заняли лайнеры, ожидавшие разрешения на вылет в Лас-Пальмас.

Командир ван Зантен успел связаться со своим руководством в Амстердаме и получил необходимое в таких случаях разрешение продлить рабочий день. Правда, при этом оговаривалось, что «КЛМ» должен вылететь из Лас-Пальмаса не позднее 19.00 по местному времени. В противном случае рейс следовало отложить до утра.

В 15.00 аэропорт Лас-Пальмаса открылся, и уже через несколько минут первые счастливчики начали выруливать на взлетную полосу. Образовалась настоящая очередь из самолетов.

Американский «Боинг-747» в полной готовности ожидал своей очереди на взлет. Граббс с нетерпением поглядывал на самолет компании «КЛМ», преградивший ему дорогу.

В 16.15 туристы заняли места на борту голландского лайнера; только сопровождавший их гид остался по делам в Лос-Родеосе. Не получив разрешения на взлет, Якоб ван Зантен решил воспользоваться очередной задержкой и дозаправить самолет топливом, чтобы сэкономить на этом время в Лас-Пальмасе. В 16.45 дозаправка была закончена.

А погода между тем стала портиться, налетевший с моря ветер принес дождевые облака, по иллюминаторам самолетов поползли тяжелые серые капли, видимость резко упала. Посадочные огни в аэропорту не работали, — взлет в условиях плохой видимости связан с определенным риском.

27 марта на «вышке» аэропорта Лос-Родеос дежурили два диспетчера. Один управлял движением самолетов на земле («нижний»), второй руководил взлетом и посадкой («верхний»).

После нескольких часов ожидания с «вышки» Лос-Родеоса «КЛМ» получил указание рулить по 12-й полосе до самого конца, затем развернуться и запросить разрешение на взлет. «Нижний» диспетчер говорил по-английски с таким сильным испанским акцентом, что второму пилоту Майеру пришлось несколько раз уточнять маршрут.

В 16.59 голландский «Боинг» покатил к началу ВПП, причем пришлось включить освещение, так как двигался он почти вслепую. На исполнительном старте экипаж должен связаться с «верхним» диспетчером, но уже на другой частоте.

Вслед за ним готовился подняться в небо и «Клипер 1736», следовавший за «КЛМ». «Нижний» диспетчер в 17.02.08 дал ему команду

выруливать на 12-ю полосу, затем свернуть на третьем съезде (С-3) налево и продолжить путь по рулежной дорожке на 30-ю полосу.

В 17.02 «верхний» диспетчер связался с голландским самолетом: «КЛМ четыре тысячи восемьсот пять, сколько съездов вы уже прошли?»

«Я думаю, мы только что миновали четвертый», — ответил пилот.

Видимость в тумане не превышала 50 м, и ван Зантен с трудом угадывал границы ВПП. Достигнув конца полосы, лайнер начал разворот на 180 градусов.

«КЛМ четыре тысячи восемьсот пять, доложите, когда будете готовы к взлету», — продолжал диспетчер.

Внимание командира голландского «Боинга» было сконцентрировано на управлении самолетом, поэтому он ответил коротко: «О'кей». Ван Зантен на «КЛМ» спешил. Часы на приборной панели показывали уже 17.05, а из Лас-Пальмаса ему надо вылететь до 19.00, иначе — задержка рейса.

Тем временем экипаж американского «Боинга» тщетно пытался разглядеть в тумане огни третьего съезда. Аэропорт Лос-Родеос не был оборудован обзорным радиолокатором, и диспетчерам приходилось постоянно уточнять положение самолетов на земле по докладам пилотов.

«Клипер тысяча семьсот тридцать шесть, сообщите, когда покинете полосу».

«Клипер тысяча семьсот тридцать шесть», — отозвался капитан Граббс, подтвердив тем самым получение запроса.

Экипаж голландского «Боинга» уже заканчивал подготовку к взлету. Видимость временно улучшилась до 900 м. Второй пилот связался с диспетчером: «Это КЛМ четыре тысячи восемьсот пять. Готовы к взлету».

Выдержав паузу, диспетчер ответил: «КЛМ 4805, после взлета занимайте эшелон 9, 0. Правый разворот на курс 040. После прохода ВОР (вид радиомаяка. — И.М.) Лас-Пальмаса выходите на связь с диспетчером…»

В наушниках у пилотов раздался треск. Майер повторил полученные инструкции, и ван Зантен кивнул: «Понял».

Пока «КЛМ» вел переговоры с «вышкой», пилоты «Пан Американ» не заметили, как проскочили третий съезд. Второй пилот «Клипера» пытался поймать паузу в радиообмене между диспетчером и голландскими летчиками. Наконец, ему удалось вклиниться в разговор: «…мы все еще на полосе, Клиппер тысяча семьсот тридцать шесть». По трагической случайности его слова наложились на окончание инструкции, которую диспетчер давал «КЛМ»: «…будьте готовы к взлету. Я свяжусь с вами, как только освободится ВПП». В кабине голландского экипажа вместо указаний диспетчера услышали треск. В результате ван Зантен не узнал самого главного — на полосе все еще находится «Пан Ам» — и посчитал, что разрешение на взлет ему дано. В 17.06 голландский «Боинг» начал роковой разбег.

То, чего не услышал занятый подготовкой к взлету ван Зантен, уловил бортинженер Вильям Шредер. «Командир, они что, все еще на полосе?» — обратился он к капитану. «Что ты сказал?» — переспросил ван Зантен. Из-за практически нулевой видимости он с трудом удерживал самолет по центру полосы. «„Пан Ам“ уже свернул?» — повторил вопрос

Шредер. — «А-а… да!» — отмахнулся командир. Набирая скорость, «КЛМ» мчался в тумане прямо на самолет «Пан Ам».

Пилоты «Клипера» слышали все переговоры между диспетчером и экипажем «КЛМ». Второй пилот Роберт Брэгг позже рассказывал: «Сквозь туман я увидел впереди огни. Я сначала подумал, что это „КЛМ“ стоит в конце полосы. Но потом понял, что огни приближаются». Брэгг закричал: «Сворачивай, сворачивай!» Командир Граббс тоже заметил голландский лайнер и резко повернул свой самолет — на 30 градусов. Поздно…

Якоб ван Зантен, увидев в нескольких метрах лайнер «Пан Ам», изо всех сил потянул штурвал на себя, пытаясь поднять многотонную машину в воздух. Хвост «Боинга» заскрежетал по бетону. Оторвавшись на несколько метров от земли, на скорости 265 км/ч «КЛМ» в 17.06.50 врезался в своего американского собрата. Четыре стойки шасси снесли большую часть верха фюзеляжа «Пан Ам». Именно благодаря этой пробоине спаслась часть пассажиров. От удара стойки отлетели, и «голландец» рухнул на бетонку в 150 м от места столкновения. Полуразрушенный фюзеляж машины метров триста протащило по полосе, пока он не остановился, развернувшись на 90 градусов.

Один за другим взорвались топливные баки. Обломки разлетались на сотни метров вокруг, и от них загорелся американский «Боинг», через несколько секунд превратившийся в гигантский факел.

Из-за густого тумана, накрывшего аэропорт, на «вышке» не видели момента столкновения; когда раздались первые взрывы, диспетчеры решили, что это террористы подорвали хранилище топлива. Но через несколько секунд все выяснилось.

На место катастрофы оперативно прибыла дежурная аварийно-спасательная команда. Она приступила к тушению останков голландского самолета, но спасать там было уже некого, поэтому главные силы бросили на спасение пассажиров «Пан Ам». Из города вызвали подкрепление, и вскоре прибыли десятки пожарных машин — они заливали водой и пеной горящие самолеты. Городская администрация обратилась к жителям Лос-Родеоса за помощью. Сотни людей откликнулись на этот призыв. Сотрудники аэропорта, персонал авиакомпаний и добровольцы помогали пожарным.

Левая сторона «Пан Ам» была частично разрушена. Из 396 человек на борту американского «Боинга-747» удалось спастись только 70 пассажирам; 9 из них умерли от полученных ожогов в больницах. Уцелел и экипаж капитана Граббса.

На «Боинге-747» авиакомпании «КЛМ» не уцелел никто; 248 человек сгорели заживо.

В числе погибших оказалась некая дама из Амстердама, перед отлетом сообщившая мужу, что едет отдыхать к друзьям в Испанию, сама же отправилась весело проводить время с лучшим другом мужа. И еще один трагический обман вышел на свет после крушения: голландский бизнесмен сказал жене, что у него деловая встреча в Швейцарии, а вместо этого полетел на «КЛМ» в Лас-Пальмас, чтобы провести несколько дней с любовницей. Перед отъездом написал жене открытку и попросил приятеля отправить ее из Цюриха. Открытка, полная нежных приветствий, дошла до адресата через два дня после трагедии на Тенерифе.

В живых остались только те пассажиры, которые успели покинуть лайнер в первые минуты после катастрофы.

Семидесятилетние мистер и миссис Эйбл сидели в середине американского «Боинга», в левом ряду, на расстоянии нескольких кресел от аварийного выхода на крыло; они совершали путешествие в составе тургруппы по Средиземноморью. Многим туристам за шестьдесят. Продолжительное ожидание взлета; мистер Эйбл показывает жене, где находятся двери. Он внимательно слушал краткий инструктаж перед полетом, который провела стюардесса, и изучил памятку пассажиру по безопасности полета. Чем объяснить такое любопытство? Восьмилетним мальчиком Эйбл сидел в театре, когда там вспыхнул пожар и началась паника. Вместе со всей толпой он устремился к выходам. Это переживание детства осталось на долгие годы.

В момент столкновения лайнеров супруги Эйбл не почувствовали слишком резкого удара — их швырнуло вперед и вправо, но, как и все остальные пассажиры, они были пристегнуты к креслам ремнями безопасности. Сразу после удара в кабину ворвались снопы пламени. Кто-то отчаянно закричал: «Нас бомбят!..»

Сначала миссис Эйбл подумала: «Это конец!» Мысли о смерти, но не страх, — она даже не молилась. Позже рассказывала, что просто оцепенела, но, когда мистер Эйбл крикнул ей: «Следуй за мной!» — встала и пошла по проходу между рядами. В это время большинство пассажиров все еще сидели в своих креслах, — очевидно, многие впали в состояние апатии.

Супруги миновали дверь, ведущую на крыло, и через громадную пробоину в левой стенке фюзеляжа вышли на крыло самолета.

Очутившись снаружи, мистер Эйбл подбежал к концевой части крыла и спрыгнул; сильно ударился о землю, повредил спину и не смог подняться. Повернувшись на бок, пожилой мужчина стал отползать от горящего самолета, когда раздались три взрыва, последний очень сильный.

Миссис Эйбл, вместо того чтобы идти за ним на концевую часть крыла, повернула налево и соскользнула вниз по закрылкам позади крыла; она получила легкие травмы, но спаслась.

Миссис Чарлз сидела в левом ряду. Она всегда внимательно выслушивала краткую инструкцию стюардесс, хотя редко читала памятки пассажиру по безопасности полета. Перед взлетом дама мило беседовала с четой Уэллес. После столкновения самолетов миссис Чарлз впала в апатию: «Вот так и бывает, когда чувствуешь, что погибнешь в авиационной катастрофе». И вдруг подумала: «Черт бы тебя побрал, Джоан, ну-ка, выбирайся из самолета!» Она помнит это отчетливо, потому что обычно не ругается, но в тот момент не сдержалась. Оглянулась вокруг: вся верхняя часть фюзеляжа срезана. В этом ей как раз повезло Мистер Уэллес помог жене, а затем и соседке встать на кресло, расположенное рядом с иллюминатором, и через пробоину выбраться наружу, на крыло. Миссис Чарлз подошла к передней кромке крыла и, соскользнув вниз между двух двигателей, побежала прочь от самолета. По ее словам, на задней кромке крыла горели какие-то обломки.

Отважный 33-летний бизнесмен Эдгар Рид, не потерявший присутствия духа, пытался организовать эвакуацию из горящего самолета «Пан Ам»: помог стюардессе надуть и спустить спасательный плотик, и пассажиры стали прыгать на него.

Служащая «Пан Ам», 35-летняя Дороти Келли из штата Нью-Хемпшир, спасла получившего травмы капитана Граббса. Взрывы продолжали сотрясать лайнер, но смелая женщина металась взад и вперед, оттаскивая контуженных пассажиров подальше от погибшего «Боинга».

Джон Купер, 53-летний британец, работавший в «Пан Ам» механиком, летел в качестве пассажира, но при столкновении находился в кабине экипажа. Его выбросило из самолета, и он отделался легкими ушибами. «Это страшный удар, — не хочется вспоминать. Люди дико кричали — женщины, дети, объятые пламенем… Мне до сих пор слышится этот крик».

Джон Амадор, 35-летний калифорниец, вспоминал: «Через иллюминатор я увидел мчащийся прямо на нас лайнер. Упал на пол — через мгновение самолет уже был раскроен на три части. Я мог сгореть заживо». Джон успел выбраться через пробоину.

В этот день многие спасали других, рискуя собственной жизнью. Джек Даниэль помог жене и дочери выбраться в безопасное место — и исчез. Перепуганная жена спрашивала всех подряд, не видели ли мужчину в белом костюме. Кто-то ответил, что он бросился спасать молившую о помощи женщину. Но тут раздался взрыв — все кончено…

Каждый говорил о своем спасении как о чуде. «Я чувствовала, что кто-то наблюдает за мной, — утверждала Тереза Браско. — Похоже, над нами парил наш ангел-хранитель».

Чтобы выяснить причины катастрофы, в Лос-Родеос прибыла целая армия авиационных экспертов из Соединенных Штатов, Нидерландов и Испании. Первым делом проверили диспетчеров, регулирующих воздушное движение в аэропорту. Распространился слух, будто они плохо говорят на английском языке — общепринятом средстве общения в диспетчерской службе, обслуживающей международные рейсы, — и поэтому оба пилота не понимали их команд.

Эта версия, однако, не получила подтверждения. Диспетчеры слово в слово повторили инструкцию на английском языке и во время взлета выполняли ее с абсолютной точностью.

Затем эксперты оценили действия капитанов Граббса и ванЗантена.

Сначала голландские специалисты обвинили Граббса, не ушедшего вовремя с ВПП. Вдоль 12-й полосы расположены четыре съезда, обозначенные от С-1 до С-4. Представители компании «КЛМ» утверждали, что Граббсу следовало свернуть на съезде С-3 и тогда катастрофы не произошло бы.

Но американцы не согласились с ними и выдвинули контрдоводы. Представитель компании «Пан Ам» заявил, что С-1 не действовал, а чтобы свернуть на С-3, Граббсу потребовалось бы совершить очень сложный поворот. Поэтому третьим съездом фактически являлся С-4, которого пилот не успел достичь.

Один из главных аргументов американских экспертов: независимо от того, где находился американский «Боинг-747», ван Зантен не имел

права взлетать без разрешения диспетчеров. Руководитель голландской группы экспертов подтвердил, что на девятиминутной магнитной ленте нет команды диспетчеров, разрешающей лайнеру компании «КЛМ» взлет.

Девять месяцев продолжалось расследование трагедии, прежде чем правительство Испании обнародовало его результаты. Главной причиной катастрофы, по мнению комиссии, стала недисциплинированность командира ван Зантена, начавшего взлет без разрешения диспетчерской службы. В докладе подчеркивалось, что в тот день стояла плохая погода, низкая облачность и густой туман резко снизили видимость. Но эти обстоятельства не снимают вины с командира «КЛМ», принявшего странное и необъяснимое решение, нарушающее все существующие правила.

Как мог такой опытный пилот, как ван Зантен, совершить столь невероятную оплошность? Похоже, причина тому спешка и отвратительная погода. Затрудняли ведение точных переговоров и радиопомехи. Несовершенный английский язык диспетчеров и команды лайнера «КЛМ», по-видимому, усугубил дело. Но для тех, кто погиб, все это уже не имело никакого значения.

Косвенный виновник катастрофы — Антонио Кубилло, лидер сепаратистского движения Канарских островов. Бомба, взорвавшаяся в Лас-Пальмасе, заложена по его приказу. Однако, сбежав в Алжир, Кубилло заявил: «Испанцы не хотели, чтобы туристы видели разрушения в Лас-Пальмасе. Это по их вине произошло столкновение самолетов. Так что гибель 583 человек не на моей совести».

Катастрофа самолета DC-10 под Чикаго

25 мая 1979 года в крупнейшем в мире аэропорту Чикаго потерпел катастрофу на взлете американский лайнер DC-10-10. Погибли 273 человека.

25 мая 1979 года на противоположных берегах Атлантики по одной и той же причине потерпели крушение два авиалайнера. И если авария английского самолета «Виккерс Виконт» в аэропорту города Кардиф закончилась без жертв, то катастрофа самолета DC-10-10 авиакомпании «Американ эйрлайнз» по числу погибших стала одной из самых крупных в истории авиации.

Аэробус DC-10, с бортовым номером N110AA, выполнял рейс Нью-Йорк — Чикаго — Лос-Анджелес. Эта трасса считается одной из самых напряженных на территории Соединенных Штатов. На этот раз из Чикаго в Лос-Анджелес летели 258 пассажиров. Рейс № 191 обслуживали 13 членов экипажа.

В 14.59 «Дуглас» начал рулежку по взлетной полосе № 32 крупнейшего международного аэропорта О'Хара в Чикаго. Стояла ясная погода, температура +17 градусов, видимость прекрасная — 15 миль.

Самолет DC-10 занял место на исполнительном старте. Капитан Вальтер Люкс поддерживал связь с КДП, в то время как второй пилот Джеймс Диллард, сидевший за штурвалом, проводил предполетную подготовку. Бортинженер Альфред Удович еще раз проверил все системы самолета. Ничто не предвещало трагедии.

В 15.02 диспетчер дал разрешение на взлет. «Американ сто девяносто один, вас понял», — ответил Люкс. В эту же секунду Диллард двинул рукоятки управления двигателями вперед. Три турбины фирмы «Дженерал электрик» взревели — 170-тонная машина медленно тронулась с места и, набирая ход, покатила по бетонке. Когда лайнер разогнался до 222 км/ч, капитан Люкс произнес: «Скорость принятия решения». Через несколько секунд носовое колесо «Дугласа» приподнялось над бетонкой. Командир корабля уже собирался скомандовать: «Отрыв!» — как вдруг произошло непонятное: тяга левого двигателя № 1 упала до нуля. У кого-то из пилотов вырвалось: «Черт, что случилось?!» Несмотря на это, экипаж продолжал выполнять необходимые операции для продолжения взлета на двух двигателях.

На скорости 232 км/ч Диллард потянул штурвал на себя и самолет начал задирать нос. Через секунду DC-10 оторвался от земли, машина начала разгоняться до безопасной скорости набора высоты — 245 км/ч. Пока все шло нормально, и экипаж не сомневался, что лайнер поднимется в небо на двух оставшихся турбинах.

«Дуглас» снабжен так называемым текстовым информатором — небольшим экраном, где появлялись сведения о текущих параметрах полета (скорость, курс, крен, угол тангажа и т.д.) и предлагались оптимальные значения этих параметров для каждой конкретной ситуации, в том числе и аварийной. Второй пилот Диллард заметил, что самолет слишком разогнался, он по совету текстового информатора слегка приподнял нос «Дугласа». Угол тангажа увеличился до 14 градусов, а скорость начала постепенно снижаться с 275 км/ч до рекомендуемых 245 км/ч. Пока экипаж действовал в полном соответствии с инструкциями авиакомпании «Американ эйрлайнз».

Казалось, самое страшное позади, когда на скорости 255 км/ч самолет вдруг вышел из повиновения и начал заваливаться на левое крыло. Экипаж попытался парировать возникший крен отклонением элеронов. Но «Дуглас» продолжал «валиться» влево. Спустя 20 секунд после отрыва, на высоте чуть более 100 м, крен достиг величины 5 градусов. Через 3 секунды увеличился до 21 градуса. Несмотря на то что второй пилот следовал всем рекомендациям текстового информатора, левый крен продолжал расти; нос самолета опустился ниже уровня горизонта.

На 31-й секунде полета DC-10 с креном 90 градусов упал в открытом поле, в 15 милях к северо-западу от аэропорта О'Хара Чикаго. При этом он разрушил стоянку для жилых прицепов — трейлеров. Развалившийся от удара «Макдонелл-Дуглас» загорелся. В результате катастрофы уничтожено несколько автомобилей, прицепов-трейлеров, старый ангар для самолетов.

Эта крупнейшая на тот день авиационная катастрофа на территории США похоронила всех, кто летел на борту «Дугласа», — 271 человек, а также двух жителей передвижного городка; еще двое получили ранения.

По рассказам очевидцев, практически до самого момента отрыва носового колеса от бетонки взлет DC-10 проходил в нормальном режиме. Именно в это мгновение левый двигатель окутался дымком, после чего вместе с пилоном отделился от крыла и, объятый пламенем, упал на

бетонку. Самолет попытался набрать высоту, но примерно на 20-й секунде полета машина начала медленно, а затем все быстрее валиться влево — печальная судьба «Дугласа» решена.

Пресса и телевидение подвергли резкой критике авиаконструкторов. Реакция Федерального управления авиации оказалась не менее решительной: 6 июня 1979 года администратор аннулировал сертификат летной годности машин этого типа; 270 огромных аэробусов, принадлежавших 41 авиакомпании, замерли на стоянках аэропортов.

Несмотря на то что оба «черных ящика» самолета N110AA сильно пострадали во время пожара, специалисты по расследованию авиационных происшествий из Национального бюро по безопасности на транспорте (НББТ) довольно быстро восстановили картину трагедии.

Спустя две секунды после того, как лайнер достиг скорости принятия решения, левый двигатель вместе с пилоном отделился от крыла и, «прихватив» с собой почти метровую секцию предкрылка, рухнул на бетон ВПП. Пилоты не могли видеть, что произошло, — решили, что в двигатель № 1 попала крупная птица и потому он вышел из строя. По команде капитана Люкса экипаж приступил к выполнению стандартной процедуры взлета на двух двигателях. Но в данном случае ситуация сложилась неординарная.

Потеря двигателя привела к полному обесточиванию нескольких важнейших систем и приборов самолета (генератор № 1 упал вместе с турбиной). В их числе и автомат тряски органов управления, предупреждавший летчиков о приближении срывных режимов полета. Бортинженеру требовалось переключить питание потребителей электроэнергии на генератор № 2 правого двигателя, но события развивались столь быстро, что он не успел этого сделать. Поэтому в продолжение всего последнего полета «Дугласа» «трясун» штурвала не функционировал. Эта неисправность фактически лишила экипаж шансов на спасение.

К тому же вышла из строя гидросистема, управлявшая выпуском и уборкой предкрылков. В результате под напором воздуха предкрылок на левой плоскости самопроизвольно убрался. В этот момент критическая скорость срыва потока на левом крыле практически сравнялась со скоростью набора высоты на двух двигателях, которую рассчитал компьютер. Из-за потери генератора № 1 текстовый информатор начал получать ложные сигналы о параметрах полета. Но экипаж, не подозревавший об этом, продолжал действовать по инструкции. Когда Диллард потянул штурвал на себя, сбрасывая скорость, на левом крыле произошел срыв потока, а обесточенный «трясун» не в состоянии был предупредить пилотов о грозящей опасности. В результате машина стала «заваливаться» влево, пока не упала на землю.

Комиссия пришла к выводу, что, если бы Диллард, проигнорировав советы компьютера, поддерживал повышенную скорость набора высоты, трагедии можно было избежать. Восстановив истинную картину, эксперты задались вопросом: почему у самолета, прошедшего предполетную подготовку, отвалился двигатель?

При тщательном изучении обломков пилона левого двигателя DC-10 в его главном силовом элементе обнаружили 10-футовую (0, 3 м) трещину

усталостного характера. Микротрещины около места разлома указывали, что металл здесь разрушился задолго до катастрофы. На взлете крылья приняли на себя 172-тонный вес лайнера, ослабленный пилон не выдержал перегрузки и сломался.

Федеральное управление авиации распорядилось провести инспекцию пилонов двигателей на всех машинах этого типа. Результаты проверки оказались настолько неожиданными, что 6 июня администратор ФАА Ленхорн Бонг запретил эксплуатацию DC-10.

При визуальной и ультразвуковой диагностике на десяти лайнерах обнаружены повреждения, аналогичные тем, которые привели к катастрофе «борта» N110AA. На тридцати одном самолете наблюдалось усталостное разрушение металла в районе отверстий под крепежные болты пилона. Стало очевидно, что система предполетного контроля за состоянием конструкции DC-10 оставляла желать лучшего.

Эксперты выяснили, что причина появления усталостных трещин в пилонах двигателей «Дугласов» — нарушение авиакомпаниями технологии эксплуатации и ремонта машин. В феврале 1978 года фирма «Макдоннел-Дуглас» выпустила сервисный бюллетень о процедуре демонтажа крыльевых двигателей самолетов DC-10. Дело в том, что, когда для ремонта требовалось снять двигатель, механики сначала отстыковывали двигатель от пилона, после чего демонтировали и сам пилон. Но в 1977 году «Американ эйрлайнз» предложила более экономичную схему ремонта: двигатель и пилон, поддерживаемые мощным погрузчиком со специальным захватом, отсоединялись от крыла как единое целое. Монтаж двигателя производился в обратном порядке.

Однако в своем бюллетене «Макдоннел-Дуглас» не утвердила подобной практики: процедура навески тяжелого двигателя на крыло требовала предельной точности, а обеспечить ее при использовании подъемника невозможно. Поскольку в то время ФАА еще не занималось сертификацией технических процессов обслуживания самолетов, «Американ эйрлайнз» и еще несколько авиакомпаний самостоятельно приняли решение о введении нового метода демонтажа двигателей.

В декабре 1978 года при отстыковке двигателя DC-10 авиакомпании «Континентал» с использованием погрузчика треснул пилон двигателя. Инцидент списали на неопытность водителя погрузчика, пилон отремонтировали и вновь установили на самолет. Но в феврале 1979 года при попытке установить двигатель на другой лайнер водитель погрузчика, вместо того чтобы приподнять переднюю часть турбины, опустил ее. Результат — разрушенный пилон.

В марте 1979 года на DC-10 с бортовым номером N110AA авиакомпании «Американ эйрлайнз» проведена замена левого двигателя. Как и прежде, для установки блока «пилон-двигатель» на место использовался погрузчик с вилочным захватом. Вероятнее всего, при монтаже пилона допущен небольшой перекос, что привело к возникновению в конструкции сильных внутренних напряжений. Переменные нагрузки во время полетов вместе с вибрацией ускорили процесс усталостного разрушения металла в районе, где пилон двигателя крепится к крылу, и в конце концов пилон не выдержал. Образовавшуюся трещину длиной 10 футов (0, 3 м) не обнаружили механики авиакомпании.

За два месяца, которые прошли с момента появления трещины до рокового дня 25 мая 1979 года, металл в зоне разрушения ослабел настолько, что не выдержал нагрузок очередного взлета и сломался.

Пять недель продолжалось расследование катастрофы в аэропорту О'Хара, и все это время, несмотря на протесты компании «Макдоннел-Дуглас» и «Американ эйрлайнз», американские DC-10 стояли на приколе, хотя аэробусы иностранных авиакомпаний начали летать еще 26 июня. ФАА оставалось непреклонным: пока истинные причины трагедии не установлены и меры, предотвращающие их повторение, не приняты, ни один DC-10 не поднимется в воздух над территорией США, И только 13 июля, после многочисленных инспекций и тщательных проверок технического состояния самолетов, DC-10 вновь начал выполнять регулярные рейсы.

Столкновение самолетов Ту-134А

11 августа 1979 года, в 13.35, на высоте 8400 м в районе Днепродзержинска столкнулись два самолета Ту-134А. Погибли 178 человек — 13 членов экипажей и 165 пассажиров, в том числе футболисты команды «Пахтакор».

11 августа 1979 года в юго-западном секторе Харьковского районного центра (РЦ) метеообстановка выдалась непростой: небо с утра затянуто облаками, просветы небольшие; высота кучевых облаков достигала 9000 м.

В 7.50 на дежурство заступила очередная смена диспетчеров. На инструктаже руководитель полетов С. Сергеев акцентировал внимание подчиненных на неблагоприятном прогнозе погоды, рекомендовал строго выдерживать интервалы между самолетами и предупреждать летчиков о сложной метеорологической обстановке. Но вот что удивительно: самый напряженный, юго-западный сектор Сергеев доверил молодому диспетчеру третьего класса Н. Жуковскому. Этот неопытный специалист только весной окончил училище и провел всего несколько самостоятельных смен, причем в присутствии более опытного коллеги и в «тихие» часы, когда воздушное движение не столь интенсивно.

11 августа работу Жуковского должен был контролировать диспетчер первого класса В. Сумской, отвечавший за полеты литерных рейсов. Но в соответствии с должностной инструкцией контролировать работу другого диспетчера, а тем более вмешиваться в его действия мог только старший диспетчер смены или руководитель полетов. Таким образом, Сергеев нарушил инструкцию, что в конечном итоге привело к трагедии.

Пульты диспетчеров оборудованы средствами радиосвязи и индикаторами радиолокационной станции с нанесенными контурами подконтрольных участков воздушных трасс. Расчет взаимного расхождения самолетов производился диспетчерами вручную, на основе того, что докладывали экипажи самолетов.

Заступив на смену, Жуковский быстро оценил воздушную обстановку: на двух параллельных трассах, Харьков — Одесса и Донецк — Кременчуг, восемь пассажирских лайнеров; военных самолетов в зоне его ответственности нет.

В 12.53 из аэропорта города Воронежа вылетел самолет Ту-134А (бортовой № 65816) Молдавского управления гражданской авиации, выполнявший рейс 7628 по маршруту Челябинск — Воронеж — Кишинев. В состав экипажа, кроме командира А. Тараненко, входили второй пилот В. Тараненко, штурман А. Иващенко, бортмеханик В. Бутырский, стюардессы А. Гонца и М. Белан. Среди 88 пассажиров — 16 детей в возрасте до 12 лет.

В 13.11 по московскому времени из Донецка поднялся в воздух еще один лайнер Ту-134А (бортовой № 65735) Белорусского управления гражданской авиации. Он выполнял рейс 7880 по маршруту Ташкент — Гурьев — Донецк — Минск. Пилотировался самолет экипажем в составе командира А. Комарова, второго пилота С. Петросяна, штурмана Н. Шипера, бортмеханика Е. Симакова и бортрадиста Ю. Смирнова. Стюардессы Н. Гапанович и Л. Лаптева обслуживали 77 пассажиров; среди них — футболисты ташкентского «Пахтакора», летевшие на матч с минскими динамовцами. Полет проходил в заданном режиме, радиосвязь нормальная.

В 13.17 на связь с диспетчером Жуковским вышел самолет молдавского авиаотряда. Командир экипажа Тараненко доложил расчетное время прохода Харькова на высоте 8400 м в 13.22, Красограда — в 13.28 и траверза Никополя — в 13.43 и запросил разрешение на занятие эшелона 9600 м. Но Жуковский отказал ему по той причине, что на высоте 9600 м находится попутный самолет. Более опытный диспетчер обязательно дал бы разрешение, поскольку расстояние между самолетами было достаточным для их безопасного расхождения.

А между тем в зону ответственности диспетчера Жуковского на высоте 8400 м входил еще один Ту-134А, борт № 65656. Разница в расчетном времени прохождения между этим самолетом и молдавским лайнером составляла всего одну минуту, что создавало реальную угрозу опасного сближения машин в воздухе.

Пока Жуковский разводил эти самолеты, в 13.25 с ним на связь вышел командир белорусского Ту-134А. Комаров сообщил, что идет на высоте 5700 м, затем назвал свой подписанный эшелон — 9600 м; расчетное время пролета Днепропетровска — 13.34, Кременчуга — 13.44. Маршруты полета молдавского и белорусского лайнеров пересекались под прямым углом в районе города Днепродзержинска, причем истинный интервал прохождения самолетами этого «воздушного перекрестка» составлял менее минуты.

Но Жуковский, который неверно нанес на график движения самолетов расчетное время пролета Харькова и Красограда, сообщенное ему командиром Тараненко, ошибочно посчитал, что молдавский и белорусский самолеты разделяют по времени положенные по графику 3 минуты. Поэтому он без проверки взаимного расположения самолетов с помощью радиолокатора дал команду Комарову занимать эшелон 7200 м.

В 13.34, после подтверждения прохода Днепропетровска, Комаров получил разрешение подняться на высоту 8400 м и ждать разрешения продолжать подъем, так как навстречу на высоте 9000 м летел Ил-62 («борт» № 86676). И опять Жуковский не посмотрел на индикатор воздушной обстановки и не проконтролировал расположение белорусского

и молдавского самолетов. Разрешив Комарову занять эшелон 8400 м, диспетчер перевел ситуацию в критическую, поскольку на этой же высоте следовал молдавский «борт» № 65816 под командованием Тараненко.

Диспетчер Сумской в действия Жуковского до поры до времени не вмешивался. Но когда услышал доклад Комарова о пролете Днепропетровска на высоте 8400 м, сразу понял — происходит что-то неладное. Два Ту-134А быстро сближались на одной высоте. И хотя график движения показывал, что интервал между пролетом лайнерами точки пересечения воздушных трасс составляет три минуты, экран радиолокатора давал иную картину. Сумской понял, что самолеты надо немедленно развести по высоте. Взяв у Жуковского микрофон, он отдал несколько распоряжений.

13.34.07. Шестьсот семьдесят шестой (позывные Ил-62. — И.М.), займите эшелон девять шестьсот.

13.34.28. Семьсот тридцать пятый (позывные Ту-134А. — И.М.), а вы девять тысяч займите. Над Днепродзержинском восемь тысяч четыреста пересекающий.

В ответ в динамике раздалось: «Понял… (неразборчиво) восемь тысяч четыреста». Приняв последнюю фразу как подтверждение экипажа Комарова о занятии эшелона 9000 м, Сумской решил, что кризис миновал, и отошел от рабочего места Жуковского. А между тем до катастрофы оставалось чуть больше минуты. За это время диспетчеры ни разу не проконтролировали выполнение приказа о перемене высоты. Возможно, здесь сработала еще одна, психологическая, ловушка, характерная для стрессовых ситуаций: оба диспетчера услышали в ответе позывной «735», потому что ждали ответа только от 735-го. Сумской заметил молодому коллеге: «Понял, что могло случиться?» — после чего вступил в переговоры с тремя другими самолетами, которые требовалось развести.

В 13.35.38 произошло страшное: молдавский Ту-134А врезался под углом 95 градусов в белорусский лайнер. Ничто не могло предотвратить трагедию: оба самолета шли в облаках, пилоты не имели возможности визуально обнаружить друг друга и отвернуть в сторону. Огромные встречные скорости, страшная сила удара и большая высота полета не оставили пассажирам ни единого шанса на спасение.

Падение лайнеров наблюдал экипаж самолета Ан-2 Донецкого авиапредприятия под командованием летчика И. Чернова, выполнявшего регулярный рейс по маршруту Черкассы — Донецк. Второй пилот закричал: «Игорь Александрович, смотри!» Немного правее их курса, в опасной близости, из облаков падали обломки самолета: искореженный хвост, куски крыла, стойки шасси и… люди.

Чернов передал на землю: «Борт 91734. В районе населенного пункта Куриловка наблюдаю падение частей самолета. По-моему, Ту-134». Его сообщение наземные службы приняли в 13.40, а в 14.08 с аэродрома Подгороднее взлетел Ан-2 поисково-спасательной службы. Очень скоро его командир доложил, что в районе деревень Куриловка, Николаевка и Елизаветовка разбросаны металлические обломки, человеческие тела и замечены два очага пожара. К месту падения самолетов немедленно направились милицейские наряды, а к вечеру весь район катастрофы оцепили войска.

Началась кропотливая работа по сбору обломков самолетов и человеческих останков. Упавшие с высоты восьми километров люди превратились в кровавое месиво; опознать погибших удавалось только по паспортам, которые имелись у всех взрослых. Детей опознали не всех, что вызвало массу конфликтов, недовольство родственников.

Учитывая масштабы трагедии, а в катастрофе погибли 178 человек, создали специальную правительственную комиссию: наряду с представителями Аэрофлота, авиационными экспертами и судебными медиками в нее вошли представители Министерства обороны.

Выяснение обстоятельств катастрофы начали с исследования обломков самолетов. После тщательного изучения сделали следующий вывод: «В процессе… обслуживания обоих самолетов дефектов, которые могли бы служить причиной летного происшествия, не обнаружено… Техническое обслуживание проводилось в соответствии с требованиями регламента, НТВС-71 и указаниями МГА. В аэропортах Воронеж и Донецк нарушений по загрузке, заправке и центровке не установлено… На борту не имелось запрещенных к перевозке предметов и вещей, способных вызвать аварийную обстановку. Состояние радиотехнических средств УВД, навигации и связи не могло оказать отрицательного влияния на развитие событий. Метеообеспечение не могло стать причиной катастрофы. В районе Харьковского РЦ ЕС УВД 11 августа с 13 до 14 часов запусков шаров-зондов, боевых стрельб и запусков ракет не производилось. Уровень профессиональной подготовки летных экипажей обоих воздушных судов, а также опыт их работы не являются причиной авиакатастрофы». Стало совершенно ясно, что трагедия произошла по вине диспетчеров Харьковского РЦ.

Диспетчеры Жуковский и Сумской были арестованы, началось следствие. В ходе его выяснилось, что, несмотря на высокую квалификацию, Сумской неоднократно получал взыскания за нарушения технологии работы и фразеологии радиообмена во время управления воздушным движением. А за три месяца до катастрофы он допустил опасное сближение в воздухе пассажирских авиалайнеров Ил-18 и Ту-134, летевших на высоте 8400 м. И тем не менее исполняющий обязанности руководителя полетов Центра Сергеев поручил именно Сумскому контролировать работу менее опытного коллеги, к тому же с правом вмешательства в его действия.

Роковая ошибка допущена Сумским в тот момент, когда он решил, что фраза «Понял… (неразборчиво) восемь тысяч четыреста» произнесена командиром белорусского воздушного судна. Проведенная экспертиза магнитофонной записи установила, что данная фраза принадлежала командиру Ил-62 № 86676. Полностью она звучала так: «Понял, шестьсот семьдесят шестой, восемь тысяч четыреста». Нелепая ошибка: ответ одного экипажа диспетчер принял за рапорт другого, не потребовав повторения. Более минуты Ту-134 белорусского авиаотряда продолжал следовать прежним курсом и на прежней высоте, пока не врезался в молдавский лайнер.

Тогда среди летного состава обсуждались различные версии случившегося. Одни говорили, что нельзя все списывать на диспетчеров, —

во многом виновата допотопная радиоаппаратура, установленная на самолетах. Другие утверждали, будто экипаж на радостях, что везет любимую команду «Пахтакор», загулял вместе с футболистами.

Из акта государственной комиссии: «Действия диспетчеров Жуковского и Сумского по управлению самолетами… с учетом допущенных ими отклонений и нарушений НППГА (Наставления по производству полетов гражданской авиации), технологии работы и должностной инструкции оказали прямое влияние на возникновение аварийной ситуации и развитие ее в катастрофическую с последующим столкновением в воздухе».

Расследование длилось почти год. И дело не столько в технических трудностях, сколько в межведомственном противостоянии заинтересованных сторон. В этой трагедии пересеклись интересы министра обороны Дмитрия Устинова и министра гражданской авиации Бориса Бугаева.

Вся информация стекалась в Генеральную прокуратуру СССР. На месте падения самолетов найдены «черные ящики», по ним и восстановили картину случившегося. Виновные понесли суровое наказание: Жуковский и Сумской осуждены на 15 лет лагерей каждый.

Газеты в то время редко писали о трагических событиях. Но скрыть эту авиакатастрофу оказалось просто невозможно, поскольку в ней погибли 17 членов «Пахтакора», футбольной команды высшей лиги: тренер Идгай Тазетдинов, администратор Мансур Талибжанов, врач Владимир Чумаков, футболисты Равиль Агишев, Михаил Ан, Алим Аширов, Сирод Базаров, Константин Баканов, Юрий Загуменных, Шухрат Ишбутаев, Александр Корченов, Николай Куликов, Владимир Макаров, Сергей Покатилов, Вадим Сабиров, Владимир Федоров, Виктор Чуркин.

Многие в СССР знали ташкентских футболистов по именам, восхищались их виртуозной и яркой игрой. Накануне катастрофы «Пахтакор» выиграл с крупным счетом у ворошиловградской «Зари». Первая сборная страны, олимпийская, молодежная и юношеская понесли тогда потери, которые долго оставались невосполнимыми.

Среди погибших игроков — один из лучших игроков одесского футбола Владимир Макаров, который в 1978 году уехал выступать за ташкентскую команду. Этот самобытный полузащитник «Черноморца» в 1974 году стал лучшим бомбардиром команды, забив 13 мячей в чемпионате СССР.

Огромным футбольным талантом обладал молодой Владимир Федоров, обещавший вырасти в мастера международного класса.

Однако в той трагедии оказались и те, кого спас счастливый случай. Главный тренер «Пахтакора» Олег Базилевич отправился по личным делам в Киев и с командой в тот день не полетел.

После катастрофы Базилевичу позволили привлечь в команду игроков из разных клубов. Решением федерации футбола СССР «Пахтакору» в течение трех лет гарантировали место в высшей лиге независимо от итогового результата.

В Ташкенте установлен Гранитный мяч — памятник погибшим пахтакоровцам; их именами названы улицы и спортивные клубы. Ежегодно проводится мемориальный турнир, в котором выступают клубы

Узбекистана и соседних азиатских республик.

Самолет DC-9 упал в Тирренское море

27 июня 1980 года в окрестностях Устики (Италия) потерпел катастрофу самолет DC-9, следовавший из Болоньи в Палермо. Погиб 81 пассажир, включая 8 членов экипажа. По всей вероятности, самолет случайно сбит ракетой.

27 июня 1980 года в 19.00 по GMT самолет «Макдонелл Дуглас DC-9-15» авиакомпании «Итавиа» с 81 пассажиром на борту, выполнявший рейс из Болоньи в Палермо, упал в Тирренское море около острова Устика. Не выжил ни один человек. Власти поначалу заявили, что причиной катастрофы стала техническая неисправность или взрыв бомбы. Но итальянские авиадиспетчеры и солдаты, дежурившие в тот вечер у военных радаров, вскоре распространили иную версию: лайнер угодил в воздушный бой между ливийскими и натовскими самолетами и по ошибке сбит.

В мае 1982 года в распространенном докладе специальной технической комиссии по расследованию причин катастрофы содержится вывод, что самолет обстрелян.

В 1984 году проведен химический анализ обломков самолета и багажа пассажиров, показавший наличие на них следов взрывчатого вещества, которое широко применяется в боеголовках ракет, находящихся на вооружении НАТО. Катастрофа произошла в тот момент, когда проводились крупные военно-морские маневры НАТО. Только за 40 минут, предшествовавших гибели авиалайнера, и после нее зарегистрировано восемь военных самолетов, совершавших полеты в этом районе. Через некоторое время обнаружилось, что все записи радарных установок, сделанные в момент катастрофы, «конфискованы» и часть их «по ошибке» уничтожена.

В 1985 году проведена медицинская экспертиза останков погибших, которая определила, что взрыв произошел не внутри самолета, а снаружи. Террористический акт или ошибка пилота исключены из рассматриваемых версий. В 1986 году французской фирмой «Ифремер» со дна моря подняты обломки самолета и «черный ящик».

Стало окончательно ясно, что причиной катастрофы могло стать только попадание ракеты. На восстановленных копиях радарной «картинки»; четко видна трасса истребителя, приблизившегося к DC-9 и удалившегося сразу после взрыва. Интересен факт, что записи показаний радаров гражданской службы наблюдения за полетами столичного аэропорта Фьюмичино свидетельствуют о присутствии в районе катастрофы «неопознанного летающего объекта, совершившего атакующий маневр». В то же время радарные центры слежения за полетами итальянских ВВС, расположенные в Ликоле, близ Неаполя, и в районе сицилийского города Марсала (значительно ближе к месту аварии), ничего подобного не обнаружили. Кто-то старательно уничтожил все, что относилось к моменту гибели лайнера.

В 1989 году судья Витторио Вукарелли предъявил обвинение в даче ложных показаний 23 офицерам и унтер-офицерам, находившимся в тот

момент на станциях слежения в Ликоле и Марсала. Оказалось, что в переданном главным штабом ВВС списке из 16 человек, которые якобы несли дежурство в тот вечер на радарной станции «Марсала», двое были в отпуске, двое не имели права находиться в комнате «слежения», несколько человек невозможно разыскать. Два человека заявили, что за давностью лет ничего не помнят. Командир станции сообщил, что как раз перед самой катастрофой были начаты военно-воздушные маневры «Синадекс» и по инструкции радарные записи были остановлены для замены пленки. Сообщение о катастрофе они получили только спустя 30 минут, с диспетчерского пункта аэропорта Чампино под Римом. Правда, унтер-офицер Лючано Карико заявил, что видел момент исчезновения локаторного следа DC-9, о чем сразу доложил начальству.

В 1991 году английская фирма «Винфол», занимающаяся подводными розыскными работами, повторно нашла останки самолета и засняла их. Выяснилось, что один предмет из тех обломков DC-9, что остались после исследований «Ифремера», оказался не частью обшивки самолета, а фрагментом двигателя другого летательного аппарата. Это могли быть элементы зенитной ракеты класса «поверхность — воздух» типа «Стандарт», длина которой составляет 8, 2 м, вес 1, 36 т (ракета поражает цели на расстоянии несколько десятков километров).

Позже следователь Розарио Приоре пригласил двух немецких экспертов для обследования останков самолета. Они сделали предположение, что ракетой могла быть или американская «Спэрроу», или скорее всего французская «Матра-530Ф». Это исключало версию, что самолет мог быть по ошибке сбит ливийским истребителем (Триполи в свою очередь заявлял, что это ошибка западных ВВС, которые на самом деле хотели сбить самолет, на котором летел лидер ливийской революции Каддафи).

Римский судья Розарио Приоре, который получил это запутанное дело в 1990 году, обвинил высших генералов ВВС Италии Пизано, Бертолуччи, Ташио и Ферри (которые в тот момент находились под следствием по обвинению в государственной измене) в сокрытии фактов по «делу Устики».

В октябре 1992 года министр обороны Италии Сальво Андо заявил журналистам, что правительство США наверняка знает подробности катастрофы DC-9. Расшифровки переговоров между диспетчерскими пунктами показали: в районе гибели самолета находились два американских военных самолета и авианосец США.

В июле 1993 года между, судьями и следователями Италии и России достигнуто соглашение о взаимопомощи в расследовании обстоятельств гибели DC-9.

В марте 1994 года «5-й канал» итальянского телевидения показал двухсерийный фильм под названием «Пятый вариант»; авторы его выдвинули версию, что самолет по ошибке сбит израильскими ВВС: они хотели перехватить французский самолет, так как Тель-Авив считал, что на нем перевозился уран для ядерного реактора в Ираке. Однако французский самолет по каким-то причинам в последний момент так и не поднялся в воздух. Но Тель-Авив уже направил в небо над Устикой, где он должен пролетать, свои перехватчики, — они-то и приняли итальянский

лайнер компании «Итавиа» за самолет, который поджидали.

Во время расследования этой таинственной катастрофы 12 свидетелей умерли при странных обстоятельствах. Лишь в 1997 году Приоре наконец удалось получить показания радаров во время катастрофы. Выяснилось, что в тот вечер вблизи от DC-9 находились семь военных самолетов, — видимо, два ливийских и пять натовских. Возможно, западные самолеты устроили засаду, чтобы перехватить ливийского лидера Каддафи, который собирался лететь в Варшаву через итальянское воздушное пространство. Пролетал там Каддафи или нет — неизвестно, но на высоте 7500 м завязался воздушный бой. В бою, видимо, сбит ливийский МиГ-23. Через месяц его обломки найдены в горах Калабрии. Другая ракета, возможно, сбила пассажирский самолет. В бою могли принимать участие французские или американские истребители НАТО.

Прошло 18 лет, и многие в Италии и за ее пределами уже смутно помнили обстоятельства трагической истории, которая произошла в небе над Тирренским морем с авиалайнером компании «Итавия», следовавшим по маршруту Болонья — Палермо. Это, естественно, не относится к родным и близким 81 погибшего в этой загадочной авиакатастрофе. Собственно говоря, именно эти люди, объединившиеся в добровольную ассоциацию, настаивали на расследовании, требуя от гражданских и военных властей одного — правды о гибели своих родственников.

Летом 1998 года Приоре выдвинул обвинение в «посягательстве на конституционные органы республики и государственной измене» против четырех итальянских генералов, возглавлявших ВВС Италии в начале 1980-х годов. Это тогдашние начальник Главного штаба ВВС генерал Ламберто Бертолуччи, руководитель спецслужбы ВВС — СИОС генерал Дзено Ташио, начальник третьего отдела Главного штаба ВВС генерал Корадо Мелилло, помощник начальника Генерального штаба итальянской армии генерал Франко Ферри. Прокуратура фактически обвинила тогдашнюю верхушку ВВС Италии в заговоре против собственного правительства и собственной страны. Такое сенсационное определение вынесли следователи итальянской прокуратуры, которые закрыли знаменитое дело о гибели пассажирского самолета DC-9 близ острова Устика 27 июня 1980 года.

Итак, дело DC-9 отныне закрыто. Что же узнали итальянцы о гибели авиалайнера и его пассажиров? Ответ на этот вопрос парадоксально прост: практически ничего. В принципе результаты восемнадцатилетней работы следователей, перелопативших около двух миллионов документов и допросивших сотни свидетелей, можно уместить всего в нескольких строчках. Во-первых, исследование обломков самолета, извлеченных со дна моря в 1986 году, показало, что катастрофа DC-9 — не следствие каких-либо технических неисправностей или так называемого структурного разлома корпуса, на чем долгое время настаивали военные. Во-вторых, причин гибели самолета могло быть всего две — либо взрыв бомбы, находившейся на борту, либо попадание боевой ракеты. Какая версия истинна, следствие так и не определило. В-третьих, выяснить, почему пассажиры DC-9 стали жертвами взрыва бомбы или ракеты, тоже не удалось. И, наконец, в-четвертых, поискам истинных причин трагедии усиленно препятствовали высшие чины ВВС Италии, которые отказывались

предоставлять правительству и судебным властям правдивую информацию об обстоятельствах происшествия и тем самым умышленно вводили следствие в заблуждение.

Как говорится в заключении прокуратуры, «следствию не удалось собрать свидетельства о возможной связи гибели самолета с какой-либо ливийской акцией (террористический акт или перехват самолета) или с акцией, направленной на устранение ливийского лидера». Все дело в том, что трагедия Устики долгое время связывалась многими экспертами с гибелью ливийского «МиГа», который, по официальным данным, разбился совсем в другом районе Южной Италии 18 июля 1980 года. У следствия были основания полагать, что на самом деле это случилось вечером того же дня, что и гибель DC-9, то есть 27 июня. Версия, связанная с этим, гласит, что ливийский боевой самолет нарушил воздушное пространство Италии, а затем просто пристроился под пассажирским лайнером, чтобы под его прикрытием беспрепятственно покинуть зону риска. Тем не менее «МиГ» засекли и по нему выпустили ракету, которая, однако, поразила DC-9. Ливийскому самолету удалось скрыться, хотя и ненадолго. Такова версия, в достоверности которой убеждены некоторые видные политики и военные. Однако командование НАТО в Брюсселе и Вашингтоне до сих пор отрицает эту версию.

Но кто же все-таки выпустил ракету? Судя по всему, именно ответ на данный вопрос и вынуждал верхушку ВВС Италии бесстыдно лгать и запутывать следствие. Во всяком случае, известный политик Рино Формика, в 1980 году возглавлявший министерство транспорта Италии, полагает: если принять за рабочую версию попадание ракеты в DC-9, то круг возможных участников трагедии сужается. «ЧП произошло у порога нашего дома, на пространстве, которое контролировали мы, американцы и французы. Поскольку стремление сбить гражданский самолет сразу следует исключить, почему бы не признать, что мы имеем дело с инцидентом, происшедшим во время военных учений, — говорит он. — Но единственным объяснением того, что этот факт не признается, может быть только нечто чрезвычайное. Иными словами, существует тайна, которая прикрывает еще более важную тайну. И нет таких властей — судебных, политических, парламентских, — которые могли бы преодолеть эту стену».

Пожар на борту самолета «Локхид L-1011 Трайстар»

19 августа 1980 года в Эр-Рияде (Саудовская Аравия) в результате пожара на самолете «Локхид L-1011 Трайстар» погиб 301 человек.

19 августа 1980 года, в 18.08, «Локхид L-1011 Трайстар» авиакомпании «Сауди эйр» вылетел из столичного аэропорта рейсом в Джидду. Когда самолет находился в наборе высоты, на панели у бортинженера замигало табло «Пожар в заднем грузовом отсеке». В 18.15 он доложил об этом капитану. Пилот пролетавшего рядом самолета заметил пламя, вырывающееся из-под обшивки лайнера.

«Трайстар» находился в 80 км от аэропорта, когда его командир сообщил диспетчеру, что на борту пожар, и попросил разрешения на вынужденную посадку в Эр-Рияде. Получив разрешение, самолет начал разворачиваться, чтобы лечь на обратный курс.

В течение трех минут экипаж пытался разобраться с процедурой тушения пожара в грузовом отсеке. Рекомендации, содержащиеся в руководстве по эксплуатации самолета, оказались очень запутанными, а плохое знание бортинженером английского языка усугубляло положение. Наконец все необходимые операции были выполнены. Командир послал бортинженера в пассажирский салон проверить, сработала ли система пожаротушения.

Через несколько минут тот вернулся в кабину и сообщил, что в последнем салоне имеется незначительное задымление и пассажиры проявляют беспокойство. После этого командир, связавшись с диспетчером в Эр-Рияде, попросил подготовить аварийные службы для тушения пожара. На вопрос диспетчера: «Сколько у вас на борту пассажиров?» — ответил: «Точно не знаю. Похоже, полная загрузка».

Спустя три минуты взволнованный стюард прибежал к пилотам: в салоне появился огонь, а пассажиры завязали драку, пытаясь пробиться вперед, подальше от горящего грузового отсека.

В 18.27 капитан по внутренней связи обратился к пассажирам с просьбой сохранять спокойствие и оставаться на своих местах — лайнер идет на вынужденную посадку.

Стюарды и стюардессы умоляли метавшихся по салону пассажиров занять кресла и приготовиться к аварийной посадке. Но ситуация уже вышла из-под контроля. В панике люди не обращали никакого внимания на призывы экипажа, — они продолжали бороться за место в передней части самолета. Многие молились, — пение псалмов заглушало и без того не очень уверенные просьбы стюардесс.

Старший стюард несколько раз спрашивал командира: нужно ли готовить пассажирский салон к немедленной эвакуации после посадки. И каждый раз капитан приказывал ему выполнять свои непосредственные обязанности. Только после настойчивых напоминаний бортинженера командир произнес: «Передайте ему… передайте, что кабину к эвакуации готовить не надо».

В 18.36 «Трайстар» совершил безаварийную посадку в аэропорту Эр-Рияд. Очевидцы утверждают, что в момент посадки в иллюминаторах отсветов пламени не наблюдалось. До этого момента реакция пилотов «Трайстара» на происходившее несколько замедленная, но, в общем, правильная.

Однако то, что произошло в последующие несколько минут, не поддается никакому объяснению. Вместо того чтобы остановить машину на полосе и объявить немедленную эвакуацию, командир сделал поворот на рулежку, — еще 2 минуты 39 секунд самолет катился по бетонке, пока не припарковался на стоянке.

В 18.40 с борта L-1011 ушло последнее сообщение: «Пытаемся начать эвакуацию», а затем в эфире воцарилась тишина. Лайнер замер на летном поле, двигатели работали на малом газу, но ни один выход не открывался! Многочисленные свидетели происходящего не верили своим глазам: в иллюминаторах заднего салона полыхало пламя, фюзеляж наполнялся дымом, но ни один человек не выбрался наружу. Через три минуты стало ясно, что без посторонней помощи пассажиры не смогут

покинуть терпящий бедствие лайнер.

Тогда за дело принялись пожарные. Спасателям аэропорта Эр-Рияд до этого не приходилось тушить пожар на борту самолета. Более 20 (!) минут они пытались разобраться с инструкцией по открыванию основных выходов.

Когда же им наконец удалось проникнуть в самолет, ни один человек на борту «Трайстара» — их 301 — уже не подавал признаков жизни: по всей видимости, все погибли от токсичных газов. Пассажирский салон заполнился густым черным дымом, но пожар разгорался только в задней части самолета. Когда свежий воздух через открытые двери проник в кабину, произошло мгновенное воспламенение и пожар распространился по всему самолету.

Расследование катастрофы проводилось весьма своеобразно. Фирма «Локхид» и компания «Сауди эйр» предприняли все возможное, чтобы представить себя в выгодном свете. В обгоревшем салоне самолета найдена переносная газовая плитка с баллоном бутана. В отчете о результатах расследования в качестве вероятной причины возникновения пожара на борту указывался именно взрыв газового баллона.

Специалисты Национального бюро по безопасности на транспорте США и английского Бюро по расследованию авиационных происшествий, которых саудовская сторона пригласила в качестве консультантов, не согласились с подобным выводом. Английский эксперт Джон Булдинг убежден, что пожар начался в межпереборочном пространстве в районе заднего грузового отсека. В этом месте переплетаются многочисленные гидравлические линии и электропроводка. Гидравлическая жидкость, используемая в системе управления самолетом, огнеопасна, но конструкторы самолета почему-то не посчитали нужным установить в этом месте огнетушители.

Командир корабля не сумел правильно оценить ситуацию, подготовить экипаж и пассажиров к эвакуации, не использовал свой авторитет для наведения порядка в салоне, не остановил самолет немедленно после приземления и не приказал всем немедленно покинуть горящую машину.

Во время следствия пожарные заявили, что все тела, найденные на борту «Локхида», находились в передней части самолета. Эти сведения подтверждаются и данными объективного контроля, полученными из «черного ящика». Спасаясь от ядовитого дыма, люди рвались в передний салон, что и зафиксировал самописец. Последние признаки движения в салоне отмечены уже после посадки. Это значит, что, пока командир рулил по аэродрому, по крайней мере часть людей на борту лайнера была еще жива.

Поскольку огонь добрался до тел уже после того, как в салон «Трайстара» проникли пожарные, можно с уверенностью утверждать, что пассажиры «Локхида» погибли от отравления ядовитыми газами. Однако отчет не содержит никаких сведений на этот счет. Ссылаясь на религиозные мотивы (Коран требует хоронить покойников в день смерти, до захода солнца), саудовские власти запретили проводить вскрытие погибших, и их тела передали родственникам. Все данные о характере повреждений, имевшихся на трупах, заносились в протокол со слов

пожарных.

По мнению экспертов, отчет о расследовании трагедии в Эр-Рияде — издевательство над ее многочисленными жертвами. Уроки одной из крупнейших катастроф в истории авиации оказались невостребованными, и арабские следователи не предложили никаких мер по предотвращению подобных трагедий в будущем.

Самолет Ту-104 потерпел катастрофу при взлете

7 февраля 1981 года под Ленинградом (Санкт-Петербургом) разбился транспортный самолет Ту-104. Погибло почти все руководство Тихоокеанского флота: 17 адмиралов и генералов. Всего катастрофа унесла 52 жизни.

В начале февраля 1981 года в Военно-морской академии в Ленинграде назначили оперативно-мобилизационный сбор руководящего состава всех флотов ВМФ. Возглавлял это мероприятие главком ВМФ адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков. Высшее руководство флотов принимало участие в командно-штабных учениях без привлечения реальных сил.

Все шло по плану. 30 января руководители Тихоокеанского флота (ТОФа) прилетели на военном самолете флотской авиации Ту-104 из Владивостока в Ленинград. Через неделю этим же самолетом им предстояло вернуться домой.

«Когда они уходили, а мы ведь все жили в одном доме, — вспоминала Тамара Чулкова, вдова контр-адмирала Джемса Чулкова, — мой муж уже внизу стоял, а муж Светланы Бережной Виктор (капитан 1-го ранга. — И.М.) только выходил из квартиры. Он был не в фуражке, а в шапке. И ему кто-то сказал: „Что ж ты в шапке! Моряк должен быть только в фуражке!“ И Виктор Карпович побежал наверх… А я стою и думаю: ну зачем он вернулся?! Это ведь такая нехорошая примета».

Сбор в Ленинграде пролетел незаметно. Через неделю адмирал Горшков подвел итоги. На учениях тихоокеанцев признали лучшими. В хорошем настроении они стали собираться домой.

Нина Тихонова, вдова вице-адмирала Василия Тихонова, командующего Приморской флотилией Тихоокеанского флота, позже говорила о своих плохих предчувствиях: «У нас дома был кактус, который всегда расцветал в мае. Это такое красивое зрелище. И тут вижу: ветка будто застыла. А потом увидела, что кактус выбросил цветок. Знаете, кактус цвел те последние сутки, что были отведены мужу. Как будто осветил его жизнь. Причем обычно он расцветал в шесть часов вечера, а через сутки отцветал. А тут распустился в 23.00 — и ровно в это время на следующий день отцвел. Я посмотрела на часы и сказала сыну: „Если завтра мы нашего папу увидим, то будем самыми счастливыми людьми на свете“.

Утром 7 февраля вылетели североморцы и с ними — начальник штаба ТОФа, которому разрешили навестить родственников на Севере. Удалось избежать гибели и командованию Камчатской военной флотилии — им посчастливилось попасть на рейс Аэрофлота. Затем поднялись в небо и другие самолеты.

Около 16 часов к исполнительному старту военного аэродрома в городе Пушкин двинулся Ту-104 Тихоокеанского флота. В тот день шел снег, мела даже небольшая пурга, но полеты не отменялись. На борту транспортного самолета находились командующий флотом адмирал Эдуард Спиридонов, командующий авиацией флота генерал-лейтенант Георгий Павлов, 17 адмиралов и генералов, другие пассажиры (среди них — супруги Спиридонова и секретаря крайкома партии Ломакина). Всего вместе с экипажем на Ту-104 летели 52 человека.

Военно-морские руководители, собираясь домой, прихватили с собой из центра дефицитные товары. В итоге Ту-104 оказался существенно перегруженным. Положение усугубилось тем, что экипаж не проконтролировал расположение груза внутри фюзеляжа самолета. Позже комиссия установила, что центровка общей массы оказалась за установленными пределами — ближе к хвосту. Это ухудшило аэродинамику самолета, что неощутимо на земле, но проявляется сразу после отрыва шасси от бетонки. Последняя ошибка — что экипаж начал взлет на несколько сот метров раньше, чем следовало. Командир экипажа — первоклассный пилот, опытный, проработавший на самолетах подобного типа более 11 лет, — стал выполнять взлет по входившей тогда в моду зарубежной «экологической методике»: как можно круче набор, чтобы быстро увести от земли гром ревущих двигателей.

На 8-й секунде полета, когда подъемная сила, уменьшаясь вследствие крутого набора высоты тяжелого лайнера, сравнялась с его весом, наступило то самое неустойчивое равновесие, которое в полете ведомо только летчикам-испытателям, проверяющим устойчивость новой машины. Последним фактором, опрокинувшим и самолет, и судьбы членов экипажа и пассажиров, стал сильный встречно-боковой ветер. Зная о нем и предполагая парировать снос, летчики дали элероны вправо — на ветер. И именно туда, вправо, заваливался многотонный лайнер.

Ни руководитель полетов, ни его подчиненные не успели произнести ни слова. Лишь штурман корабля, сидящий в стеклянном носу лайнера, сначала с тревогой, а затем с ужасом прокричал несколько раз: «Куда? Куда?! Куда?!!» Он, конечно, не мог представить, что эта страшная фигура — крен почти отвесно к земле — выполнялась не по воле летчиков. Испытатели потом говорили, что спасти положение на первых мгновениях правого крена мог лишь энергичный поворот штурвала влево и от себя, чтобы вывести судно в горизонтальный полет и набрать скорость.

Старший офицер Оперативного управления штаба ТОФа Виктор Гамага, провожавший в тот черный день товарищей, свидетельствовал: «Набрав скорость и не доходя примерно треть до конца ВПП, самолет начал взлетать, но на высоте всего около 30 метров почему-то накренился на правое крыло… Так и не выйдя за пределы взлетной полосы, самолет перевернулся, упал, мгновенно взорвался. Спастись не удалось никому».

Погибли командующий флотом, почти все его заместители, половина личного состава штаба, командование флотской авиации, флотилий, бригад и эскадр. В одночасье Тихоокеанский флот остался практически без командования.

А в это время во Владивостоке их ждали, готовили им праздничный стол. «…У меня все почему-то из рук валилось, — вспоминает Нина Тихонова. — Я то за салаты бралась, то за тесто… Помню, посуду какую-то разбила… Вдруг подъехала машина, стали выходить люди в адмиральских шапках. Я открыла дверь со словами: „Василия Федоровича нет?“ Они отвечают: „Нет“. Я только и смогла сказать: „Я так и знала“ — и упала в обморок. Потом пришла в себя и услышала: „Нина Ивановна, их никого нет“. Я почему-то решила, что у него сердце не выдержало из-за тех аварий, что случились с кораблями. А ведь оказалось, что учения прошли хорошо и о тайфуне никто и не вспоминал».

«Мы очень готовились к встрече наших мужей, — рассказывает вдова капитана 1-го ранга Виктора Бережного Светлана. — К тому же должны были отметить один радостный момент — присвоение Джемсу Константиновичу Чулкову звания вице-адмирала. Перед приездом мужей Тамара Ивановна зашла ко мне и сказала: „Ты знаешь, я достала утку, разморозила, должна поставить в печку… и не могу. Просто не знаю, что со мной происходит“.

А 8 февраля открылась дверь и в квартиру вошли люди в черных шинелях. Они не сразу сообщили нам о гибели мужей. Вначале сказали только: «Вы знаете, самолет взлетел, но… нам еще ничего не сообщили… мы вам потом расскажем…» Тут Тамара Ивановна схватила фотографию Джемса и упала. «Его больше нет! Он погиб!» Ее все стали успокаивать. А я не могла понять, отчего она так — ведь еще ничего не ясно.

Потом нам говорили всякие казенные слова… У меня внутри словно все сжалось, и я просто ничего не чувствовала. Осознание боли пришло только через сутки. Тогда я каждой своей клеточкой почувствовала, что мужа больше нет».

Родным и близким погибших приходили соболезнования от военных различного ранга, в том числе от министра обороны СССР. Тем не менее достоянием общественности эта трагедия не стала. Более того, летевших на похороны родственников предупредили, чтобы они не рассказывали о причине гибели мужей.

По телевидению и в прессе о катастрофе не сообщили. Единственная газета, которая поместила маленькую заметку о случившемся, — «Красная звезда». На предпоследней странице написали, что в авиакатастрофе разбились командующий Тихоокеанским флотом Э.Н. Спиридонов, начальник политуправления Тихоокеанского флота вице-адмирал В.Д. Сабанеев, командующий Военно-Воздушными Силами Тихоокеанского флота генерал-лейтенант авиации Г.В. Павлов и другие. А «другие» — это еще 49 человек, среди которых — 17 адмиралов и генералов и 15 старших офицеров.

Родственникам сказали, что тела опознаны и нужны вещи, в чем погибших хоронить. Потом сообщили, что они будут кремированы. 10 февраля родственники вылетели из Владивостока в Ленинград, а похороны состоялись 12 февраля. Вечером после похорон все улетели домой.

Вскоре после катастрофы вдовы были на приеме у нового командующего Тихоокеанским флотом Владимира Васильевича Сидорова и спросили у него, почему в свидетельствах о смерти мужей написано «умер», а не «погиб при исполнении служебных обязанностей».

Командующий ответил, что по гражданскому закону формулировки «погиб» не существует. Лишь спустя шестнадцать лет — 3 марта 1997 года — родственники получили документ: офицеры погибли при исполнении служебных обязанностей.

Семьям выдали по тысяче рублей на взрослого человека и по пятьсот — на несовершеннолетних детей. Вышло также постановление о назначении персональных пенсий союзного значения вдовам адмиралов и генералов. Семьям предложили выбрать любой город Советского Союза. В Ленинград (ныне Санкт-Петербург) уехали 26 семей. Другие выбрали Москву, Владивосток, Киев, Севастополь.

Много лет спустя на кладбище появился памятный мемориал. Раньше на стеле было выбито: «Военным морякам тихоокеанцам». Теперь добавили: «Погибшим при исполнении служебных обязанностей 7.02.1981 года» — и выбили православный крест.

Расследование трагедии длилось несколько недель и проходило в напряженных спорах между представителями КБ Туполева, бывшего командования ВМФ и МО, летчиков-испытателей. Тем не менее виновным признан командир авиационной дивизии полковник Яковлев, базирующийся на Дальнем Востоке. В работе совещания он участия не принимал и в момент беды находился за десятки тысяч километров от места события. Однако самолет Ту-104 входил в отряд управления подчиненной ему дивизии, и этого оказалось достаточно, чтобы обвинить его в гибели самолета и людей.

Официальная версия — нарушение центровки — до сих пор вызывает споры. Проанализировав радиообмен экипажа с КДП, эксперты сделали вывод, что катастрофа произошла вследствие несимметричного выпуска закрылков и появившегося крена, для парирования которого не хватило элеронов.

Гибель генерала Торрихоса

31 июля 1981 года в авиакатастрофе погиб видный государственный деятель Панамы генерал Омар Торрихос Эррера. Всего на борту легкого двухмоторного самолета находились 7 человек.

Панамский генерал Омар Торрихос Эррера стал известен в октябре 1968 года, когда во главе группы офицеров Национальной гвардии совершил государственный переворот. Согласно конституции 1972 года, Торрихос являлся «высшим лидером панамской революции». В 1972—1978 годах он глава правительства. Правительство Торрихоса подписало американо-панамские договоры в 1977 году. Затем генерал попытался отойти от активной политической деятельности, посчитав свою программу выполненной. Его все чаще посещают мысли о смерти. Писатель Грэм Грин вспоминает, как генерал рассказывал, наверное, придуманный им сон: «Приснилось мне, что мой (покойный. — И.М.) отец стоит на другой стороне улицы. Я крикнул ему: „Отец, на что похожа смерть?!“ — а он вместо ответа стал переходить улицу, не обращая внимания на мчащиеся автомашины. Я закричал, чтобы предупредить его, и в это время проснулся».

Габриэль Гарсиа Маркес, который встречался с Торрихосом 20 июля 1981 года, за десять дней до трагического события, также разговаривал с

генералом о смерти, причем именно в авиакатастрофе. Может быть, это вызвано тем, что генерал знал, насколько Гарсиа Маркес не любит и боится летать на самолетах, хотя вынужден делать это довольно часто. Генерал раньше шутил, что Гарсиа Маркес чувствует себя в полете спокойно только тогда, когда в самолете вместе с ним летит Торрихос. Чтобы еще больше успокоить знаменитого писателя, генерал обычно предлагал ему после взлета глоток виски.

Вообще пристрастие Торрихоса к авиаперелетам всегда вызывало большое беспокойство его друзей. Одному из колумбийских корреспондентов генерал как-то сказал: «…я много летаю, я налетал более 3 тысяч часов на самолетах панамских ВВС. Я с большим доверием отношусь к этим полетам и уверяю вас, что если бы я попробовал наездить эти же 3 тысячи часов в автомобиле, давно разбился бы. Автомобиль намного опаснее самолета». На все предостережения близких генерал обычно отшучивался, а иной раз бравировал тем, что предпочитает летать с молодыми пилотами, которые еще не знают всех опасностей и не отказываются подниматься в воздух под предлогом плохой погоды.

Торрихос получал много письменных и устных угроз. Наилучшей гарантией безопасности он считал сохранение в тайне всех планов, связанных со своим передвижением и местонахождением. Генерал любил повторять: «Больше всего мне нравится, что я не знаю, где мне придется ночевать». Его перемещения по стране носили для стороннего наблюдателя стихийный, беспорядочный характер. Он мог внезапно изменить намеченные планы, спутав тем самым возможные намерения врагов. Где бы он ни был, рядом всегда находился в полной готовности вертолет или самолет. Даже в полете он мог принять новое решение.

Но чем больше он сбивал с толку своих тайных врагов, тем больше отдавал себя во власть случая, который всегда подстерегает легкие самолеты в тропической зоне, особенно в горной местности, с ее капризной, неустойчивой погодой. Однажды, в 1974 году, он уже был на краю гибели — когда на небольшом самолете совершал поездку по странам Южной Америки. На пути из Боливии на родину намечалась промежуточная посадка в Лиме, столице Перу; но Торрихос принял решение лететь в маленький городок Икитос, расположенный в перуанской части амазонской сельвы. Внезапно в самолете вышел из строя компрессор кислорода, что вынудило пилота снизиться и продолжать полет на малой высоте. Через несколько минут перестала действовать система ориентации и самолет стал, по существу, вслепую блуждать над безбрежным морем тропических лесов. Смеркалось; надвигалась гроза; положение казалось безнадежным, тем более что в Амазонии населенные пункты отстоят друг от друга на сотни километров, да и представляют собой чаще всего убогие индейские поселения. И вдруг в воздухе появилась авиетка, — пилот ее понял, что имеет дело с заблудившимся самолетом, и подал сигнал следовать за ним. Через некоторое время Торрихос благополучно приземлился в Икитосе. Спустя две минуты разразился страшный тропический ливень, не прекращавшийся несколько часов. Лишь на другой день, когда перуанское правительство прислало на выручку свой самолет, Торрихос продолжил путь домой.

«Уход в тень» ни в коей мере не повлиял на привычку генерала к постоянной и неожиданной перемене мест, хотя большую часть времени в последние годы он проводил в своем любимом селении Коклесито. Именно там он принял 25 июля 1981 года перуанского писателя Марио Варгаса Льосу. Писатель отмечал: «Не было никакого сомнения, что Торрихос принадлежал к типу харизматических политиков, — человек, избранный провидением; прирожденный вождь, обладавший природной силой; циклонический герой, который пойдет наперекор всему, что мешает достижению его целей».

Омар Торрихос говорил о своем желании скрыться и сделать так, чтобы люди забыли его, доказывая свое полное невмешательство в дела нынешнего правительства. Однако в деревню прилетали на самолетах и вертолетах настоящие и бывшие министры, делегации, которые, входя в дом, превращались сразу в покорных слушателей Торрихоса.

Варгас Льоса вспоминал, что во время беседы с генералом постоянно возникала тема авиационных катастроф и смерти. Выросла она из сообщений печати об участившихся случаях гибели политических деятелей Латинской Америки. В авиакатастрофе погиб один из самых влиятельных генералов перуанской армии Ойос Рубио. Немногим раньше погиб таким же образом президент Эквадора Хайме Рольдос. Еще раньше, в июне 1980 года, в Боливии едва не лишился жизни в авиакатастрофе вице-президент этой страны Хайме Пас Самора.

Варгас Льоса пишет, как в дом вошел летчик какой-то частной компании, — он посадил свой самолет в Коклесито, только чтобы поприветствовать генерала Торрихоса. Когда гость ушел, генерал сказал, что несколько лет назад этот летчик слыл одним из лучших офицеров ВВС, но был уволен за то, что пролетел на самолете под мостом, чтобы произвести впечатление на свою невесту. Сам Торрихос выступал тогда против столь сурового наказания, но все-таки поставил подпись под приказом. И здесь он добавил: «Разве я мог поставить под сомнение эффективность работы командования ВВС, если за 12 лет у них не было ни одной катастрофы».

Утром 31 июля 1981 года генерал Торрихос на автомашине выехал в город Пенономе, куда заглядывал довольно часто; свою секретаршу он не взял: девушка была в белом платье, и генерал не хотел, чтобы она испачкалась. В Пенономе Торрихос заглянул в местную поликлинику и попросил, чтобы ему дали врача-одонтолога, — в помощи его нуждались крестьяне Коклесито, куда он собирался вылететь не теряя времени. На просьбу откликнулась доктор Кармен Тереза Феррейра Гильен, она оказалась единственным гражданским лицом в самолете Торрихоса. Кроме нее, на борту находились два охранника и три члена экипажа. Адъютант-профессор Хосе де Хесус Мартинес на этот раз получил указания генерала Торрихоса встретить и оказать внимание Хосе Фигересу, бывшему президенту Коста-Рики.

Самолет, на котором обычно летал генерал Торрихос, легкий двухмоторный. Командир экипажа в этот день — опытный пилот капитан Асаэль Адамес.

По свидетельству очевидцев, погода мало благоприятствовала в тот день полету: горные вершины с утра закрыты облаками, метеосводки

говорили о сильных шквалистых порывах ветра. Но с другой стороны, от Пенономе до Коклесито не более 20 минут лета, а Хосе де Хесус Мартинес, сам опытный пилот, утверждает, что и того меньше — 12 минут. Маршрут этот хорошо известен, генерал летал множество раз. Решили и теперь не отказываться от намеченного плана.

В 11.30 утра самолет поднялся в воздух. Расчетное время прибытия — около 12 часов. Стрелки часов показывали полдень, а самолет над Коклесито не появлялся. Через полчаса оповестили все диспетчерские службы. Все знали, что Торрихос мог в любой момент изменить направление полета. Но время идет, а самолета нет. По распоряжению Генерального 1 в воздух для поисков были подняты все самолеты и вертолеты, но из-за резко ухудшившейся погоды, проливных дождей пришлось прервать работу.

Только на другой день, 1 августа, экипаж одного из поисковых вертолетов увидел на склоне горы обломки самолета, в котором летел генерал Торрихос. Никаких признаков жизни на месте катастрофы не просматривалось. Самолет врезался в гору, которую называют Марта, расположенную как раз посередине маршрута, в 10 минутах полета от аэродрома Пенономе. Высота горы 1200 м, а место катастрофы в 40 метрах от ее вершины.

Какова подлинная причина катастрофы, ответить трудно. Хосе де Хесус Мартинес считает, что имела место диверсия и самолет взорвался в воздухе. Канадская компания, которая производит этот тип самолетов, прислала своих специалистов для расследования возможных причин трагедии, — озабоченная, естественно, только одним: чтобы не упала тень на качество ее продукции. И как всегда в подобных случаях, в заключении утверждалось, что самолет абсолютно исправен.

Официальная комиссия, которая проводила расследование, пришла к выводу, что причина катастрофы — нелетная погода, нулевая видимость. Гипотеза о диверсии не получила подтверждения главным образом потому, что обломки самолета лежали относительно компактно на одном месте, а не были разбросаны на большом удалении друг от друга, как при взрыве в воздухе. Кроме того, комиссия учитывала, что пилот не сообщил на землю ничего тревожного. Более того, его последние слова, адресованные диспетчеру, свидетельствовали, что он закрывает план полета, то есть выходит, как говорят, «на последнюю прямую».

С другой стороны, не обязательно предполагать только взрыв как единственную форму диверсии. Возможно, была выведена из строя аппаратура ориентировки самолета или система управления, и это, вполне вероятно, и сбило с толку пилота, летевшего в кромешной тьме, в сплошной облачности. Сейчас остается только строить новые версии. Ясно одно — никому уже не доказать убедительно никакую из них.

1 августа, в 16 часов, все радио — и телевизионные станции Панамы передали выступление президента страны Аристидеса Ройо, который известил нацию о тяжелой утрате. Он сказал: «…панамский народ потерял великого руководителя; того, кто поднял знамена, развернутые панамской молодежью в последние десятилетия, и сумел увенчать их победой, вылившейся в договоры Торрихоса — Картера. Эти договоры носят его имя и являются, наверное, самой большой данью его памяти.

Латиноамериканское сообщество также потеряло великого руководителя, умевшего бороться с диктатурами, и стойкого борца за мир. Эти качества наряду с его знаниями, высокой мерой здравого смысла и такта в международных контактах превращались в фактор мудрого равновесия в межгосударственных отношениях…»

Только 2 августа группе спасателей удалось наконец пробиться с помощью местных крестьян к месту катастрофы и извлечь из-под обломков самолета тела погибших. На вертолете ВВС их переправили в город Панаму. Узнав, что останки генерала Торрихоса доставят в международный аэропорт, сотни людей прибыли на летное поле, чтобы встретить вертолет. На всем протяжении пути тысячные толпы панамцев, убитых горем, ждали траурный кортеж.

Когда наступила темнота, на улицах города зажглись тысячи свечей — так чтили память генерала Торрихоса.

3 августа по решению правительства гроб с телом Торрихоса, посмертно произведенного в звание дивизионного генерала, был перенесен на вершину холма Анкон, возвышающегося над столицей. Этот холм, ранее находившийся на территории зоны Панамского канала, стал для народа символом утерянного и возвращенного суверенитета страны. На его вершине после вступления в силу договоров о канале всегда реет видимое отовсюду знамя Панамы. Сюда, к подножию флагштока, доставлены останки генерала. Сбылось его пожелание «войти в зону канала».

После этого гроб с телом покойного перенесли в кафедральный собор, где состоялось прощание народа с генералом Торрихосом. Никогда еще в истории страны не наблюдалось такого стечения людей. Сотни тысяч панамцев из всех провинций приехали в столицу, чтобы отдать последние почести генералу. В течение 24 часов, с утра 3 августа до утра следующего дня, непрерывный поток скорбящих граждан шел мимо гроба.

Похороны состоялись 4 августа. Траурная процессия медленно двинулась по направлению к кладбищу Амадор, где покоится прах всех выдающихся деятелей Панамы, Дорога предстояла недлинная. В обычных условиях ее можно проехать за несколько минут, но на этот раз путь занял много часов.

Родственники Торрихоса попросили, чтобы никто не приносил цветов на похороны. Тогда, не сговариваясь, люди оборвали все заготовленные цветы и осыпали катафалк и дорогу дождем лепестков.

Прощальные залпы роты национальных гвардейцев были слышны сотням тысяч панамцев, запрудивших всю территорию кладбища и прилегающие улицы и площади, прильнувших к телевизорам и радиоприемникам в самых далеких уголках страны. Ушел из жизни, возможно, самый выдающийся сын Панамы, добившийся, казалось бы, невероятного — возвращения Панамского канала родине без единого выстрела, без единой капли пролитой крови.

Через некоторое время решили перенести останки генерала Торрихоса на новое место захоронения. На гольфовом поле, на территории форта Амадор, который размещается в бывшей зоне канала, построили усыпальницу, где и покоится теперь прах Торрихоса.

Грэм Грин уже после смерти генерала, в 1983 году, приезжал еще раз в Панаму. На армейском вертолете вместе с дочерью генерала Кармена

Грин прилетел к злополучной горе Марте. Погода выдалась скверная: дождь, свистел ветер. В головах у всех была одна и та же мысль: «Как бы не найти такой же конец, на том же самом месте, где погиб любимый нами человек».

Габриэль Гарсиа Маркес писал: «В любом случае смерть Торрихоса оказалась не такой, на какую он надеялся, которой желал и которой заслуживал. У меня всегда было впечатление, что он резервировал за собой право выбрать и время, и форму своей смерти. Это право он берег как последнюю и решающую карту в своей исторической судьбе. У него было призвание мученика. Может быть, это была самая отрицательная черта его личности, но в то же время она была прекрасной и волнующей до глубины души. Катастрофа, случайная или подстроенная, не дала возможности исполниться этому предназначению. Но массы скорбящего народа, которые проводили его в последний путь, конечно, понимали своей неосознанной мудростью, что эта неуместная смерть является одной из самых благородных форм мученичества».

«Боинг-737» врезался в мост через реку Потомак

13 января 1982 года в Вашингтоне во время бурана при взлете разбился «Боинг-737» авиакомпании «Эйр Флорида», врезавшийся в мост над рекой Потомак. Погибли 74 человека на борту самолета и 4 человека в автомобилях, оказавшихся на мосту.

13 января 1982 года Вашингтон находился во власти сильнейшего снежного бурана. Мощный циклон охватил весь Средний Запад США. К 16 часам движение на всех центральных магистралях Вашингтона замерло.

Машины стояли и на мосту через реку Потомак на 14-й улице. Водители с нетерпением ожидали, когда расчистят дороги. Время от времени над ними с грохотом проносились пассажирские лайнеры.

Расположенный неподалеку Национальный аэропорт работал с перегрузкой. На погодные осложнения накладывались серьезные трудности — забастовка диспетчеров. В августе 1981 года в США уволено сразу 12 тысяч высококвалифицированных и незаменимых в авиаделе специалистов. На их место наняли таких неопытных, что, как ядовито заметил один американский журналист, они «не могли понять, где кончается трап, а где начинается самолет». Наиболее ответственные участки контролировались военными диспетчерами, также не имевшими достаточного опыта работы в гражданской авиации.

Вылет в Тампу «Боинга-737» авиакомпании «Эйр Флорида» задерживался уже на 45 минут по метеоусловиям Вашингтона. В 130-местном салоне разместились 78 пассажиров. По расписанию рейс № 90 начинается в 15.15. К этому времени техники обработали самолет специальным противообледенительным составом, но погода внесла свои коррективы в график полетов, и «Боингу» пришлось задержаться на земле. В течение всего времени задержки продолжался снег. Термометры показывали минус 4 градуса по Цельсию.

Наконец разрешение УВД на выполнение взлета получено. Экипаж приступил к предполетной подготовке. При упоминании пункта «Противообледенительная система» командир сказал: «Выключить!»

Вероятно, он посчитал, что температура воздуха ниже нормы для условий «мокрого снега» (минус 1 градус по Цельсию).

На исполнительном старте командир установил взлетный режим двигателей. При этом он ориентировался на показания прибора, определяющего степень повышения давления в двигателях. Но когда лайнер начал разбег по ВПП, второй пилот обратил внимание, что показания других приборов контроля параметров двигателя не соответствуют взлетному режиму и занижены. Командир проигнорировал замечание второго пилота.

«Боинг-737» с ревом оторвался от бетонки, так и не успев достичь необходимой для взлета скорости. Пилоты почувствовали тряску штурвалов, зафиксировали угол тангажа самолета, чтобы не выйти за критические углы атаки. Но лайнер в условиях метели и обледенения не смог набрать высоту и, разогнавшись, устремился на запруженный автомобилями мост через реку Потомак.

Люди на мосту в оцепенении смотрели на стремительно приближающийся к ним «Боинг». По свидетельству очевидцев, самолет постоянно кренился набок и словно бы проваливался в невидимые ямы. Уже через 20 секунд, не достигнув минимально необходимой высоты, он резко пошел на снижение.

Визг работающих на взлетном режиме двигателей становился пронзительнее. Самолет налетел на мост и, загоревшись, перевалился на другую сторону. Его стальная пята, предназначенная для защиты хвостовой части фюзеляжа от удара о бетон полосы, раскромсала легковой автомобиль. Горизонтальное оперение тут же разбросало еще несколько машин на мосту. Удар оказался настолько силен, что фюзеляж «Боинга» разломился в районе герметичной задней перегородки. Носовая часть, увлекаемая вперед тягой двух двигателей, перелетела через парапет моста и, проломив лед, скрылась в воде. Большинство пассажиров погибли при ударе; остальных постигла ужасная смерть в воде, перемешанной с керосином из баков.

Хвост самолета, раздавив попутно еще один автомобиль, снес ограждение моста и также упал в покрытую льдом реку. Какое-то время он держался на плаву. Десятки людей бросились к парапету.

Кажется очевидным, что пассажиры, сидевшие в тех частях самолета, которые оставались на плаву дольше всего, имели наибольшие шансы выжить. Самая прочная и самая плавучая по времени часть самолета — та, что расположена непосредственно над крыльями. Крылья действуют как понтоны: способствуют плавучести самолета в течение значительного времени.

Из сообщения об этой катастрофе следует, что самолет взлетал с поднятой вверх носовой частью под углом 15 градусов к горизонту, когда ударил хвостом по автомобилям на мосту. В результате носовая часть ударилась о ледяной покров реки с силой, в три раза превышающей силу удара хвоста. Удалось выплыть лишь шестерым пассажирам, и сидели они в хвостовой части.

Джо Стайли, оставшийся в живых, свидетельствовал: «После того как мы врезались в воду, я почувствовал, что у меня меркнет свет в глазах. Когда я пришел в себя, мы тонули, вода поднималась внутри самолета и

доходила мне почти до горла».

По рассказам очевидцев, самым страшным было зрелище людей, привязанных к своим креслам ремнями, которые вместе с обломками погружались в воду. «Стоял такой грохот, что я не слышал собственного крика, — рассказывал потом автоводитель Ллойд Крегер, — затем наступила зловещая тишина». Полную тишину нарушал лишь звук льдин, налезавших друг на друга в громадной полынье, скрывшей останки самолета.

Все попытки спасти попавших в беду людей заканчивались неудачно. В результате один из шести выплывших пассажиров пошел ко дну. Пятеро еще продолжали бороться за жизнь, цепляясь за плавающие обломки и поддерживая друг друга. Их силы таяли с каждой минутой, а вместе с ними уходила и надежда на спасение. Люди на берегу стенали от беспомощности.

Наконец показался дежурный полицейский вертолет — он завис над утопающими. Летчик опустил машину к самой воде. Всех поразило поведение одного мужчины средних лет: несколько раз он ловил спасательный трос, спущенный с вертолета, но ни разу не воспользовался им сам, отдавая товарищам по несчастью. Когда наконец всех выловили и вертолет в очередной раз спустился над героем — имя его так и осталось неизвестным, тот навсегда погрузился под воду: очевидно, не выдержало сердце.

Всего погибли 74 пассажира, но потом к их числу добавились еще четверо, найденных в останках изуродованных автомобилей. Общее число погибших в результате катастрофы — 78 человек.

Это, наверное, первая крупная авиакатастрофа, на место которой эксперты Национального бюро по безопасности на транспорте США добирались пешком. После недельных поисков со дна реки извлекли два «черных ящика». Определить причину катастрофы не составило труда. Невидимый убийца 74 человек на борту «Боинга» — лед, намерзший на крыльях во время вынужденной задержки в аэропорту. Пилоты не посчитали нужным обработать самолет этиленгликолем непосредственно перед взлетом, и обледеневшие крылья отказались держать самолет в воздухе. Обледенели также датчики полного давления, что привело к завышению показаний прибора, определяющего степень повышения давления в двигателях. Поэтому командир, ориентируясь именно на этот прибор и не принимая во внимание показания приборов контроля двигателей, фактически установил перед взлетом тягу обоих двигателей с дефицитом на 25—30 процентов от необходимого.

Комиссия по расследованию причин катастрофы отметила, что действия пилотов после отрыва от ВПП нельзя признать удовлетворительными. Так, приняв правильное решение фиксировать угол тангажа самолета, экипаж своевременно не увеличил тягу двигателей, чтобы повысить скорость полета и предотвратить столкновение с мостом. Эксперты отметили, что командир не прекратил взлет на ранней стадии разбега, когда второй пилот обратил внимание на странные показания контрольных приборов.

В качестве возможных причин летного происшествия приведены следующие: летный экипаж не использовал ПОС двигателей на земле и в

процессе выруливания; принял решение выполнять взлет при наличии снега и льда на аэродинамических поверхностях; командир не прервал взлета на ранней стадии, когда его внимание обратили на аномальные показания приборов, контролирующих работу двигателей.

Среди способствующих происшествию факторов: продолжительная, задержка самолета на земле с момента удаления льда и снега до того, как получено разрешение органа УВД выполнять взлет, причем в течение всего этого времени продолжал идти снег; известная особенность летных характеристик «Боинга-737» — тенденция к самопроизвольному кабрированию, когда на передней кромке крыла имеется даже небольшое количество снега или льда; ограниченный опыт летного экипажа по выполнению полетов на реактивных самолетах в зимних условиях.

В рекомендациях Национального бюро по безопасности на транспорте США обращалось внимание на то, что по аналогичным причинам уже случилось несколько летных происшествий; кроме того, комитет считал, что «…командир не обладал опытом выполнения полетов в различных сезонных погодных условиях; он приобретается обычно в период работы в качестве второго пилота, поскольку вследствие быстрого роста объема перевозок с 1977 по 1981 год перевод пилотов в более, высокие категории осуществлялся быстрее, чем совершенствовались регламентирующие установки».

Кстати, опытные диспетчеры заметили бы, что самолет явно не успевает развить скорость, необходимую, чтобы совершить нормальный взлет. В таких случаях профессиональные диспетчеры обычно передавали экипажу приказ немедленно прекратить взлет и самолет успевал затормозить у самого конца полосы.

Корейский «Боинг-747» сбит над Сахалином

1 сентября 1983 года самолет «Боинг-747» южнокорейской авиакомпании нарушил воздушное пространство СССР, после чего был сбит истребителем Су-15. Лайнер упал в море около острова Сахалин. Погибли 269 человек.

1 сентября 1983 года; обычный международный рейс КАЛ-007 Нью-Йорк — Анкоридж (Аляска, США) — Сеул (Южная Корея). Приблизительно через четыре часа после вылета из Анкориджа «Боинг-747» связался с Центром УВД в Токио и доложил о своем продвижении к Сеулу.

В 17.07 по Гринвичу (5.07 утра на Сахалине) пилоты сообщили, что прошли контрольную точку (хотя на самом деле лайнер летел над российским полуостровом Камчатка по направлению к Сахалину).

В 17.15 корейский лайнер попросил у Токио разрешения подняться на высоту 11000 м. Разрешение было дано, и диспетчер получил подтверждение — маневр завершен. Через несколько минут в Токио услышали последние слова пилота: «Кориэн эйр 007…»

В 17.26.22 «Боинг 747-230В» достиг точки, откуда до международного воздушного пространства оставалось 90 секунд полета — примерно 19 км. И в этот момент его сбил пилот советского сверхзвукового истребителя Су-15 Геннадий Осипович. Корейский лайнер начал падать по спирали по направлению к ледяным водам Японского моря, у острова

Монерон.

Нарушитель границы был сбит с помощью двух оружейных систем — тепловой ракеты, которая вывела из строя двигатель, и радиолокационной самонаводящейся ракеты, попавшей в стабилизатор.

В течение 14 минут огромный самолет падал с высоты 11000 м в море, западнее российских военных баз на острове Сахалин. По официальным данным, на борту находились 269 пассажиров и членов экипажа.

По оценкам западных экспертов, в ту ночь видимость на высоте более 11000 м была хорошая. Более того, как они считали, советские пилоты, как и пилоты США и других западных стран, должны различать силуэты самолетов. Горбатый «Боинг-747» (его называют «баклажан») ни с чем не перепутаешь. Окрашенный в белый цвет реактивный лайнер летел над облаками. К тому же специалисты западной разведки сходились на том, что операторы советских радарных станций заносили в журнал сведения обо всех коммерческих рейсах, чьи маршруты проходили рядом с границей. Поэтому ошибка исключена: летчик знал, что атакует пассажирский лайнер.

Рассказывает летчик Геннадий Осипович:

«Как обычно, 31 августа заступил на дежурство. В шестом часу дают наконец мне команду „воздух“. Я запустил двигатель, включил фару, так как полоса еще не освещена, и стал выруливать.

Мне передали курс — море. Быстро набрал указанные 8 тысяч метров — и пошлепал. Почему-то был уверен: наши пустили контрольную цель, чтобы проверить дежурные средства, потренировать нас. А меня подняли как наиболее опытного. Прошло уже восемь минут полета. Вдруг штурман наведения передает: «Впереди цель — самолет-нарушитель. Идет встречным курсом».

Погода тогда стояла нормальная. Сквозь редкие облака я вскоре увидел самолет-нарушитель. Что значит «увидел»? Разглядел впереди летящую точку размером от двух до трех сантиметров. Мигалки у нее были включены.

Минутку: что такое летчик-истребитель? Это вроде как овчарка, которую все время натаскивают на чужого. Я видел, что впереди идет тот самый — чужой. Я же не инспектор ГАИ, который может остановить нарушителя и потребовать документы. Я шел следом, чтобы пресечь полет. Первое, что должен сделать, — посадить его. А если не подчинится, любой ценой пресечь полет. Других мыслей у меня просто не могло быть.

Так вот, приблизившись, я захватил его радиолокационным прицелом. Тут же загорелись головки захвата ракет. Зависнув на удалении от него 13 километров, я доложил: «Цель — в захвате. Иду за ней. Что делать?» Земля отвечает: «Цель нарушила государственную границу. Цель уничтожить…»

Первая ракета ушла, когда удаление между нами было 5 километров. Только теперь я по-настоящему рассмотрел нарушителя: больше Ил-76 а по очертаниям чем-то напоминает Ту-16. Беда всех советских летчиков, что мы не изучаем гражданские машины иностранных компаний. Я знал все военные самолеты, все разведывательные, но этот не был похож ни на один из них. Однако я ни минуты не думал, что собью

пассажирский самолет. Все что угодно, только не это! Разве мог я допустить, что гонялся за «Боингом»?.. Теперь видел, что передо мной большой самолет, с включенными огнями и мигалками.

Первая ракета попала ему в хвост — вспыхнуло желтое пламя. Вторая снесла половину левого крыла — тут же погасли огни и мигалки.

Встретили меня как героя. Весь полк встречал! Молодежь смотрел на меня с завистью. А старики сразу взяли на абордаж — ставь бутылку!.. Помню: инженер полка обнял, руку трясет и кричит: «Все сработало, молодец!» Словом, ликование. Ведь не каждый день нарушителя удается «завалить». Правда, уже на земле у меня возникло какое-то непонятное ощущение. И когда позвонил комдив, я поинтересовался на всякий случай: не наш ли был? «Нет, — ответил он мне. — Был иностранец. Так что верти дырку в погонах для новой звездочки».

Все это было утром 1 сентября. А потом началось невообразимое… Прилетела комиссия. На меня все вдруг стали смотреть как на сукиного сына, — разумеется, кроме полковых ребят.

Уже позже много раз прокручивал в голове ту ситуацию. И могу честно сказать: не было у меня мысли о том, что летит впереди пассажирский самолет. Я видел перед собой нарушителя границы, которого надо уничтожить. За время службы я много раз поднимался на перехват, мечтал о такой ситуации. Знал: если нарушитель появится, я его не упущу. Даже сон за несколько лет до этого видел очень похожий на то, что произошло в действительности. Так что — не упустить нарушителя — если хотите, суть летчика-перехватчика.

Вскоре позвонил министр обороны Устинов — и все, словно по команде, снова заулыбались. Сразу прилетели корреспонденты Центрального телевидения…»

Даже пятнадцать лет спустя журналисты спрашивали Осиповича, следовало ли ему открывать огонь. Бывший летчик, уже вышедший на пенсию, отвечал, что, если бы такую команду получил сегодня, не задумываясь выполнил бы ее, возможно даже раньше, ибо ни минуты не сомневался, что перед ним разведывательный самолет. В противном случае, говорит Осипович, его уволили бы из армии или даже отдали бы под суд. Далее летчик справедливо заметил, что в подобной ситуации американцы без колебаний сбили бы самолет-нарушитель, причем значительно быстрее, чем это сделали мы.

На протяжении 18 часов не давалось никаких официальных разъяснений по поводу пропавшего лайнера. Наконец государственный секретарь США Джордж Шульц ошеломил мир, объявив, что узнали специалисты американской разведки, анализируя информацию, выданную компьютерами: КАЛ-007 сбит в воздухе советскими военными. «Люди во всем мире потрясены этим происшествием», — заявил президент Рональд Рейган. Один из американских конгрессменов сказал: «Атаковать безоружный гражданский самолет — все равно что атаковать автобус со школьниками».

Два дня представители Советского Союза не давали никаких комментариев. Затем ТАСС опубликовало заявление относительно «неопознанного самолета», который «грубо нарушил государственную границу и вторгся на большую глубину в воздушное пространство

Советского Союза». Утверждалось, что истребители-перехватчики сделали только предупредительные выстрелы трассирующими снарядами. В заявлении имелись также намеки, что полет выполнялся под руководством американцев со шпионскими целями.

Страсти на международной арене накалялись. По всему миру прошли демонстрации протеста против действий СССР. «Цивилизованные страны не признают отклонение от маршрута преступлением, за которое полагается смертная казнь», — бушевала Джин Киркпатрик, представитель США в ООН. Делегаты прослушали ленту с записью радиопереговоров советского пилота. Полученная из Управления национальной обороны Японии пленка доказывала, что самолет сбит. Министр иностранных дел СССР Андрей Громыко заявил: «Советская территория, границы Советского Союза — священны. Независимо от того, кто прибегает к провокациям подобного рода, он должен знать, что понесет всю тяжесть ответственности за подобные действия».

Из Кореи скорбящие родственники прилетели на Хоккайдо, и на паромах их доставили в воды, где найдено тело ребенка, одного из пассажиров рокового рейса. В память обо всех погибших на воду были спущены венки и букеты живых цветов.

Несмотря на суровые погодные условия и большую глубину океанских ущелий, поисковики продолжали работу вплоть до 7 ноября. Истину предстояло установить, используя компьютерные записи и данные последних часов полета КАЛ-007, полученные с помощью совершенно секретного оборудования и наблюдателей разведывательных служб.

Через восемь дней после крушения самолета начальник Генерального штаба Николай Огарков выступил по советскому телевидению с новой версией. Признав косвенным образом, что советские истребители «остановили» авиалайнер двумя ракетами класса «воздух — воздух», он утверждал, что советские службы наземного слежения перепутали КАЛ-007 с американским самолетом-шпионом, находившимся в том же районе. Маршал обвинил корейский авиалайнер в причастности к шпионажу в пользу Соединенных Штатов. Огарков рассказал о параллельных курсах, по которым летели КАЛ-007 и американский самолет RC-135, выполнявший разведывательную миссию. Чисто военное решение об уничтожении пассажирского авиалайнера принято командующим Дальневосточным военным округом, а не высшим военным или гражданским руководством, подчеркнул маршал.

Западные наблюдатели бурно возражали Огаркову. Да, говорили они, американский разведывательный самолет RC-135 за два часа до ракетной атаки действительно прошел в 145 километрах от КАЛ-007, следуя в противоположном направлении. Но советский летчик-истребитель наблюдал корейский авиалайнер, который в полтора раза больше RC-135. Осипович дважды сообщал, что видит навигационные и проблесковые огни.

Советская сторона продолжала настаивать, что командир корейского лайнера Чон специально увел свой авиалайнер с курса, чтобы пройти над очень засекреченным районом. На острове Сахалин расположены военно-морской центр и шесть военно-воздушных баз, имевшие стратегическое значение. На полуострове Камчатка осуществлялись испытательные запуски межконтинентальных

баллистических ракет. Это жизненно важный рубеж советской обороны. В Охотском море, раскинувшемся между ними, курсировали атомные подводные лодки, чьи ракеты направлены на цели в США.

На Западе полагали, что для разведки секретных объектов не было никакой нужды подвергать опасности жизни гражданских лиц, так как «Боинг-747», летевший ночью и на большой высоте, не мог получить ценной информации. Президент Южной Кореи Чон Ду Хван раздраженно отверг объяснение маршала Огаркова: «Никто в мире, кроме советских властей, не поверит, что 70-летнему старику или четырехлетнему ребенку позволили бы лететь на гражданском самолете, задача которого — нарушение советского воздушного пространства в шпионских целях». И действительно, за исключением одного американского конгрессмена, остальные пассажиры — обычные граждане.

Но вопросов, требующих ответа, не становилось меньше. Почему опытный пилот, пользуясь современнейшим оборудованием, так далеко отклонился в глубь советской территории? Все три «инерционные навигационные системы» (ИНС), установленные на корейском самолете, имели гироскопы и акселерометры, которые должны вести самолет по заранее намеченному маршруту. Чтобы избежать сбоя в системе, все три компьютера работали автономно, получая информацию независимо друг от друга. Не случилось ли так, что во все три компьютера были введены неверные координаты? Возможно ли, что экипаж пренебрег обязанностью сверить координаты ИНС с координатами на полетных картах, как это обычно делается? Мог ли опытный пилот забыть проверить, совпадает ли действительное местонахождение самолета с контрольными точками, отмечаемыми ИНС во время полета? Или выход из строя электрооборудования парализовал важнейшие навигационные системы, огни и радиопередатчики? Вероятность такого развития событий крайне мала. Каждый из трех блоков ИНС имел автономное питание. Огни поддерживались в рабочем состоянии любым из четырех электрических генераторов, по одному на каждый реактивный двигатель воздушного судна. Вплоть до рокового взрыва экипаж ни на минуту не терял связи с наземными станциями слежения, расположенными вдоль маршрута.

Командир Чон в своем последнем радиоконтакте с Токио уверенно доложил, что находится в 181 км юго-восточнее японского острова Хоккайдо. На самом деле он находился ровно в 181 км севернее острова. Почему авиадиспетчеры не сообщили ему об ошибке? Пролетел ли он целенаправленно над закрытой советской территорией, чтобы уменьшить расход дорогого топлива для своих экономных хозяев? Он и так летел по маршруту «Ромео-20», в непосредственной близости от советской территории. Экипажи обычно использовали метеорадары, чтобы увериться, что не пересекли границу. Документы свидетельствуют, что никогда раньше во время регулярного рейса лайнер не отклонялся от утвержденного плана полета. К тому же южнокорейцы лучше других знали о риске, связанном с отклонением от курса. В 1978 году советские военные обстреляли сбившийся с пути корейский лайнер и заставили его приземлиться. «Боинг-707» тогда потерял управление и снизился почти на 10000 м, прежде чем его удалось выровнять и посадить за Полярным кругом, на замерзшем озере недалеко от Мурманска. Двое пассажиров

погибли; оставшиеся в живых, включая 13 раненых, были спасены. Советская сторона выставила южнокорейскому правительству счет «за услуги» — 100 тысяч долларов.

Эксперты пытались ответить на вопрос, почему все-таки корейский «Боинг» сбился с курса? В результате расчетов, выполненных после имитации условий полета на механическом стенде компании «Боинг» на заводе в Сиэтле, появилось следующее объяснение. Когда командир авиалайнера Чон вылетал из Анкориджа, он не сверил заранее запрограммированный курс полета с системой ИНС, поскольку высокочастотный радиомаяк аляскинского аэропорта временно отключили для профилактики. Положившись при взлете на свой компас, пилот установил по нему курс 246. Отклонение от предписанного маршрута «Ромео-20» в таком случае составило бы 9 градусов по компасу. Если командир экипажа продолжал идти этим курсом и не переключился на ИНС, его ошибка вкупе со скоростью ветра в верхних слоях атмосферы могла привести КАЛ-007 прямо под ракеты бдительных советских истребителей-перехватчиков.

Несмотря на грозные обвинения и контробвинения дипломатов и политиков, никто не хотел, чтобы инцидент вылился в конфронтацию великих держав. Президент Рейган говорил о «преступлении против человечества», но ответные меры США, такие, как просьба к другим странам прекратить на два месяца воздушное сообщение с Советским Союзом, были взвешенными. Одиннадцать западных государств согласились на не столь продолжительные санкции. Смерть невинных мирных граждан — трагедия, но мировое сообщество, казалось, согласно, месть или наказание не должны препятствовать развитию отношений, благодаря которым можно спасти миллионы жизней. Даже опубликование фактов об уничтожении КАЛ-007 не помешало советским и американским представителям в Женеве продолжить активные переговоры о проекте соглашения по ядерным вооружениям. По словам Рейгана, подход США заключался в «демонстрации негодования при продолжении переговоров».

Советская сторона гнула свое: вся эта операция с гражданским «Боингом» организована американскими спецслужбами. В ней приняли участие службы военно-воздушных, военно-морских, наземных и даже космических сил американской разведки. Задавались все те же вопросы: как мог самолет, оснащенный первоклассными средствами навигации, отклониться от трассы более чем на 500 км? Почему экипаж «Боинга-747» не скорректировал курс, когда вышел в зону Камчатки, хотя точно знал, что его маршрут вплоть до Японии проходит над океаном? По какой причине самолет не просто беспомощно блуждал два с половиной часа в воздушном пространстве Советского Союза, а достаточно четко маневрировал, дабы оказаться над наиболее важными стратегическими объектами? Наконец, почему наземные службы, отвечающие за трассу Нью-Йорк — Сеул, не приняли никаких мер, чтобы вернуть машину на давно выверенный, отработанный курс; не оповестили советские власти о якобы «заблудившемся» самолете?

Многие обращали внимание на то, что этот рейс не случайно выполнялся в составе почти удвоенного по числу лиц экипажа, а возглавлял его бывший личный пилот сеульского диктатора полковник

южнокорейских ВВС Чон Бен Ин. Вот что писала о нем «Нью-Йорк таймс»: «Командир рейса 007 Чон Бен Ин (45 лет) ушел в отставку с действительной службы в звании полковника ВВС в 1971 году. В следующем, 1972-м, он поступил на службу в южнокорейскую компанию „Кориэн эйрлайнз“. Он опытный пилот, имеющий за плечами 10627 часов полетного времен (из них на „Боинге-747“ — 6618 часов). На тихоокеанской трассе R-20 работал более пяти лет; в 1982 году награжден за безаварийную работу. Иными словами, это ас южнокорейских ВВС. Поэтому просто бессмысленно утверждать, что он чем-то был „отвлечен“ во время полета».

Каждый этап действий самолета-нарушителя безукоризненно совпадал с появлением в данной зоне спутника-шпиона «Феррет-Д». Когда «Боинг» вышел за пределы международного коридора, «Феррет-Д» прослушивал советские радиоэлектронные средства на Чукотке и Камчатке, которые работали в обычном режиме боевого дежурства. На своем следующем витке «Феррет-Д» оказался над Камчаткой в тот самый момент, когда самолет-нарушитель проходил над стратегическими объектами южной части полуострова и фиксировал увеличение интенсивности работы советских радиолокационных средств. А третий виток спутника-шпиона совпал с полетом «Боинга» над Сахалином и позволил ему следить за работой дополнительно включенных средств ПВО на Сахалине и Курильских островах.

Японский журналист Акио Такахаси заметил: «…все то время, что советские истребители-перехватчики преследовали в сахалинском небе самолет-нарушитель, на станциях радиоперехвата ВВС японских сил самообороны в Вакканай и Немуро дежурные диспетчеры не отрывали глаз от экранов радаров. Они получали исчерпывающую информацию о ходе полета южнокорейского „Боинга-747“.

Гигантская система антенн на американской базе Мисава в префектуре Аомори также перехватывала содержание радиосвязи советских истребителей с командным пунктом ПВО. С максимальной загрузкой работали средства радиоперехвата американских ВМС в Камисэтани, в пригороде Иокогамы, которые немедленно направляли полученную информацию в Агентство национальной безопасности (АНБ) США. Туда же отправлялись данные радиоэлектронной разведки, поступавшие от американского самолета RC-135. АНБ в свою очередь ежеминутно докладывало в «ситуационную комнату» в Белом доме о ходе операции с южнокорейским самолетом.

Вызывает недоумение загадочное нежелание экипажа лайнера, пролетая над специальными контрольными точками, докладывать о своих координатах на землю (грубое нарушение правил ведения полета).

Американская администрация так и не дала объяснения действиям нескольких разведывательных самолетов ВВС США, находившихся в непосредственной близости от советских границ в ночь на 1 сентября. Причем одним из них — RC-135 — в течение некоторого времени сопровождался южнокорейский «Боинг». Если самолет «случайно отклонился от курса», почему американцы не предупредили об этом экипаж, вопрошал английский ученый Р. Джонсон.

Появилась информация, что пилоты «Боинга» за крупную сумму наняты американскими спецслужбами. Свидетельства этого привели адвокаты Мэлвин Бэлаи и Чарлз Харман, представляющие интересы семей экипажа лайнера. По их словам, вдовы командира «Боинга» и его помощника рассказали, что их мужьям пообещали солидную сумму в долларах, если они нарушат воздушную границу СССР и пролетят над советской территорией. Между южнокорейской авиакомпанией и американской разведкой заранее достигнута на сей счет тайная договоренность. Пилотов заставили согласиться на выполнение шпионской операции.

«Мой муж не скрывал страха перед этим полетом, — говорила вдова командира Чхон И Чжи. — За два дня до рейса он стал нервничать еще больше и застраховал свою жизнь на крупную сумму в пользу семьи. „Мне очень не хочется лететь — это весьма опасно“, — сказал он мне на прощание».

Сразу после падения лайнера начались интенсивные поиски «черного ящика», который содержит записи параметров полета и переговоров экипажа. Работавший от аккумулятора радиомаяк «черного ящика», хоть и сконструирован таким образом, чтобы передавать сигнал даже с глубины 6000 м, разрядился бы через месяц. С полностью заряженным аккумулятором его можно услышать из любой точки в пределах пятимильной зоны.

В той лихорадочной атмосфере, согласно сообщениям с американского авианосца «Стертет», лишь по чистой случайности удалось избежать столкновения судов в открытом море западнее Сахалина. В результате оба «черных ящика» оказались в руках советских спецслужб.

Самописец зафиксировал последние 30 минут полета. Расшифрованные переговоры экипажа «Боинга» не приподняли завесу тайны над этим более чем странным происшествием. Так и осталось невыясненным, почему самолет оказался в 600 км от заданной ему трассы полета Анкоридж — Сеул.

Анализ расшифровки показаний «черного ящика» свидетельствует, что полет самолета продолжался 5 часов 26 минут 18 секунд. С 4-й минуты 18-й секунды и высоты 1450 м полет выполнялся с помощью автопилота, в режиме автоматической стабилизации магнитного курса примерно 246 градусов, без подключения инерциальных систем к автопилоту в течение всего полета (при этом основной режим полета над океаном — автоматическое управление от инерциальных систем). Высота полета составляла последовательно 9450, 10050 и 10650 м, а воздушная скорость 910—920 км/ч. На всем протяжении полета инерциальные системы находились в работоспособном состоянии; экипаж, используя их показания, регулярно докладывал на наземные пункты управления (в основном через самолет КАЛ-015) о расчетном и якобы фактическом времени пролета поворотных пунктов маршрута, расположенных на международной трассе, о направлении и скорости ветра, остатке топлива, чем заранее готовил неопровержимое, с точки зрения экипажа, алиби. Даже в момент декомпрессии (аварийная ситуация после попадания ракет — в 6.24.56 1 сентября по сахалинскому времени и 22.24.56 31 августа по московскому времени) экипаж ничем не выдал преднамеренного характера отклонения

от маршрута (на последнем участке удаление от международной трассы составляло до 660 км, при этом фактическая линия пути самолета в районах Камчатки и Сахалина, по данным аварийного самописца, в основном совпадает с проводкой войск ПВО СССР).

8 декабря 1992 года в Москве начали совместную работу эксперты Южной Кореи, Японии, США, России и ИКАО по изучению записей бортовых самописцев. Одним из первых шагов российской комиссии стала поездка на остров Сахалин с целью найти следы поднятых с морского дна личных вещей и документов погибших пассажиров (таких предметов было поднято много). Членам комиссии удалось найти свидетелей, а потом и место захоронения кусков обшивки самолета, какие-то кроссовки, куртки, фотоаппараты, магнитофоны, книги, документы. Все это сбросили в большую силосную яму в «закрытой» точке острова и подожгли; при этом использовано две бочки солярки.

10 января 1993 года в рамках обеспечения работы международной комиссии представитель России — председатель российской государственной комиссии по расследованию гибели «Боинга» Юрий Петров — вручил в Париже генеральному секретарю ИКАО Филиппу Роша весь пакет документов, относящихся к трагедии.

Одновременно с этим в Оттаве (Канада) экспертной группой проводилась расшифровка записей, представленных японской стороной. 14 июня 1993 года Советом ИКАО опубликован многостраничный доклад по результатам расследования обстоятельств трагедии. В разделе «Выводы» отмечено:

3.12. Летный экипаж КАЛ-007 не выполнил надлежащих навигационных процедур, которые обеспечивают выдерживание воздушным судном заданной линии пути в течение всего полета. (Не обнаружено каких-либо данных, свидетельствующих о том, что экипаж знал об отклонении от запланированного маршрута, несмотря даже на то, что это отклонение имело место в течение пяти часов. Все это время для управления использовался автопилот, при этом по плану полета требовалось 9 раз менять магнитный курс. Эксперты ИКАО предположили, что, по всей видимости, у членов экипажа «Боинга», которым в предшествующие несколько недель приходилось много и интенсивно летать, пересекая по несколько раз часовые пояса с огромной разницей во времени, внимание, сосредоточенность, способность адекватно оценивать ситуацию ослаблены. Рутинные операции — вроде сверки показаний различных приборов, «держащих» маршрут, — казались им не очень обязательными. Экипаж всецело полагался на автопилот. Экипаж не знал также и о присутствии истребителей-перехватчиков. Автопилот отключен только после того, как «Боинг» уже был подбит.)

3.19. По данным представителей США, военным радиолокационным постам на Аляске не было известно в реальном времени о том, что воздушное судно следовало в западном направлении с нарастающим отклонением к северу (то есть КАЛ-007 прошел через опознавательную зону американской ПВО без специального разрешения…).

3.32. Командование ПВО СССР сделало вывод, что КАЛ-007 — разведывательное воздушное судно RC-135 США, перед тем как отдало приказ о его уничтожении. Советской стороной не предприняты

исчерпывающие усилия по опознанию воздушного судна, хотя оставались сомнения относительно его принадлежности и типа.

3.33. Военные радиолокационные посты оборонного ведомства Японии располагали информацией о том, что какое-то воздушное судно следует в воздушное пространство СССР над островом Сахалин. По данным представителей Японии, они не знали, что это гражданское воздушное судно, отклонившееся от заданной линии пути (КАЛ-007 обнаружен радиолокационными станциями сил самообороны Японии за 14 минут до гибели, с кодом вторичного ответчика 1300, а не 2000, как положено. Это обстоятельство не позволило ПВО Японии своевременно опознать КАЛ-007).

Фактически в докладе никто не представлен в качестве главного виновника случившегося. Остается загадкой и что случилось с телами пассажиров. Этот вопрос экспертами ИКАО подробно не рассматривался, хотя у специалистов ИКАО не вызывает сомнения, что сбит действительно пассажирский авиалайнер. Специалистами французского бюро расследования установлено, что записи переговоров на борту лайнера (как между членами экипажа, так и объявления членов экипажа пассажирам) — «первоисточники переговоров», то есть это не имитация переговоров с помощью заранее сделанной магнитной записи. Установлено даже, что второй пилот докладывал будучи в кислородной маске. Поэтому сомнений о наличии на борту экипажа и пассажиров у комиссии ИКАО нет. Кроме того, водолазами подняты фрагменты человеческих тканей, кожи, которые потом исследовались в Центре судебной медицины.

Расследование ИКАО позволило ответить на один очень важный вопрос — сколько минут продолжалось падение самолета. В одном из выводов доклада утверждается, что доклад Осиповича о попадании в «Боинг» двух ракет ошибочен. В частности, еще через минуту с лишним после атаки с борта КАЛ-007 шли радиосигналы с использованием высокочастотной радиостанции номер один, антенна которой располагается именно на конце левой плоскости крыла (значит, крыло не было перерублено пополам взрывом ракеты). Ни один из двигателей «Боинга», вероятнее всего, не был поврежден. Дважды бортинженер подбитого самолета отметил — это слышно на магнитофонной записи одного из «черных ящиков», — что двигатели функционируют нормально. В «Боинг» попала, вероятнее всего, только одна ракета, имевшая радиолокационную головку самонаведения, которая должна была взорваться на удалении 50 м от цели, повредив прежде всего систему управления самолетом.

Сразу после атаки «Боинг» стал набирать высоту и через 40 секунд поднялся больше чем на километр — с 35000 футов до 38250 футов. И только затем стал снижаться, но не падать, а, по сути, планировать (вертикальная скорость снижения в этот момент составляла 12000 футов в минуту), хотя и с возрастающей скоростью, по спирали.

В последний раз КАЛ-007 был зафиксирован радарами на высоте 5000 м через девять минут после того, как его подбил Су-15. Затем радиолокационный контакт был потерян. К тому времени оба самописца уже вышли из строя. Эксперты ИКАО не смогли дать ответ на этот вопрос, но констатировали, что в этот момент — на 104-й секунде после атаки —

«Боинг» был на высоте 33850 футов, имел воздушную скорость 282 узла и вертикальную скорость снижения около 5000 футов в минуту. Замедление скорости снижения могло означать, что самолет поддавался определенному контролю со стороны пилотов. Таким образом, время падения «Боинга» составило по меньшей мере 9 минут, а возможно, даже 12 минут. За это время большинство пассажиров, вероятно, успели выполнить все команды экипажа: пристегнули ремни, надели кислородные маски. Однако ни одного тела пассажира не найдено.

В 1997 году бывший высокопоставленный сотрудник японской военной разведки заявил, что южнокорейский «Боинг-747» выполнял задание американских спецслужб. Подробности этого события изложены в книге «Правда о полете КАЛ-007», которую написал отставной офицер Иосиро Танака, руководивший до выхода на пенсию электронным прослушиванием военных объектов СССР со станции слежения в Вакканае, на самом севере острова Хоккайдо. Именно этот объект, кстати, зафиксировал переговоры советских пилотов, преследовавших южнокорейский самолет в ночь с 31 августа на 1 сентября 1983 года.

Свои утверждения Танака основал на анализе данных о крайне странном маршруте движения лайнера, а также на предоставленных Россией в распоряжение ИКАО в 1991 году сведениях о советских радиопереговорах в связи с этим инцидентом. В результате собственного исследования бывший офицер японской разведки пришел к выводу, что американские спецслужбы сознательно направили южнокорейский пассажирский самолет в советское воздушное пространство, чтобы вызвать переполох в системе противовоздушной обороны СССР и выявить ее засекреченные и обычно молчащие объекты. По мнению Танаки, США в то время прилагали все усилия для сбора информации о советской ПВО на Дальнем Востоке, которая в 1982 году была модернизирована и значительно усилена. Американские разведывательные самолеты и раньше регулярно нарушали воздушное пространство СССР в районе гибели южнокорейского «Боинга-747», однако они могли залетать туда только на очень короткое время. Именно поэтому, считал японский эксперт, для проведения операции выбран пассажирский лайнер, который, по мнению спецслужб США, мог долго и безнаказанно лететь над объектами советской ПВО.

Существуют и на первый взгляд невероятные версии этой катастрофы. По одной из них, границу нарушил беспилотный «Боинг» — двойник, имитировавший полет рейса КАЛ-007. А пассажирский «Боинг» уничтожен на своей международной трассе по указанию директора ЦРУ США Уильяма Кейси.

«В тот день действительно в воздушном пространстве Дальнего Востока сбито три самолета, — утверждает бывший заместитель представителя ИКАО в Монреале Владимир Подберезный, который принимал участие в расследовании обстоятельств гибели южнокорейского самолета. — Первым пострадал самолет-разведчик, — скорее всего, „Р-3 Орион“. Это произошло за 10—12 минут до уничтожения беспилотного „Боинга“ летчиком Су-15 Осиповичем. Уничтожение самолета-разведчика не входило в планы „воздушной операции“. Как говорится, случайное совпадение: на „экране“ радиолокационного прицела Су-15 отметка

разведчика оказалась ближе, чем беспилотного „Боинга“. Вторым — в 6.24.56 (время сахалинское) — уничтожен (взорван) беспилотный (пустой) „Боинг“. Через 4 минуты (6.28.49) взорвался на своей международной воздушной трассе „Боинг“ рейса КАЛ-007. Первые обломки его найдены через 8 дней у побережья острова Хоккайдо, к северу от острова Хонсю».

Все три самолета уничтожены над международными водами. Утром 1 сентября 1983 года на стол начальника Генерального штаба маршала Н. Огаркова легли предварительные боевые донесения (шифровки) от трех главкомов: войск ПВО, ВВС и ДВО. Донесения свидетельствовали: летчик Геннадий Осипович сбил в нейтральных водах самолет-разведчик США.

Вечером в программе «Время» по Центральному телевидению маршалом Огарковым, затем в заявлении ТАСС сообщена лишь полуправда, считает Подберезный. Якобы после предупредительных выстрелов трассирующими снарядами, произведенных советским летчиком, самолет-нарушитель покинул воздушное пространство СССР. Затем в течение десяти минут он наблюдался радиолокационными средствами, а позже вышел из зоны наблюдения. То есть его полет истребителем Су-15 не пресекался. Другую часть правды о том, что советский истребитель сбил в международном воздушном пространстве американский самолет-разведчик, маршал Огарков поведать миру не мог — это вызвало бы всемирный скандал. Ведь налицо грубое нарушение норм международного права.

Спустя 5—6 дней, когда в руках у маршала С. Ахромеева появился «черный ящик» (речевой регистратор от южнокорейского рейса КАЛ-007), версия инцидента резко меняется. Согласно ей, покинувший воздушное пространство СССР самолет-нарушитель уничтожен истребителем Су-15. В новом заявлении даже озвучена ответственность Советского государства за уничтожение пассажирского самолета.

Через четыре дня летчика Осиповича переводят для продолжения службы в Армавир. Однако сначала он появляется в Москве, в Генштабе, на «беседе». Его обвиняют в срыве боевой задачи по уничтожению самолета-нарушителя. И это на самом деле так. Но высокие чины Генерального штаба «помиловали» летчика, «посоветовав» ему в телевизионном интервью «перенацелить» ракеты с самолета-разведчика США на южнокорейский «Боинг», который он не сбивал и не мог сбить. За «примерное» поведение — перед телекамерой — ему выдали премию в размере 192 рубля. Кстати, дальнейшая военная служба у Осиповича не сложилась — он уволился из армии. Любопытно, что ни одна из комиссий по расследованию инцидента к своей работе его не привлекала. В двух официальных докладах ИКАО говорится, что ее специалистам «не удалось» встретиться с Осиповичем.

«Есть ли доказательства наличия двух „Боингов“? По мнению Подберезного, речевой регистратор и регистратор параметров полетов, которые исследовали в СССР, России и в ИКАО, на самом деле не с южнокорейского „Боинга“, а с двух разных самолетов.

Останки пассажиров южнокорейского «Боинга» (рейс КАЛ-007), который весь свой полет осуществлял по международной воздушной трассе R-20 (что подтверждает расшифрованный речевой регистратор), находятся на дне Тихого океана, восточнее острова Хоккайдо. Советские

водолазы-эксперты с высокой вероятностью определили: судя по отсутствию пассажиров, да и по другим параметрам, останки «уничтоженного» Осиповичем «Боинга» не принадлежали южнокорейскому рейсу.

Между тем самолет-разведчик США, следуя вдоль международной воздушной трассы R-20, осуществлял перехват и запись всех переговоров экипажа КАЛ-007 с диспетчерскими службами Анкориджа и Японии, с другими экипажами, организуя временные радиопомехи линиям связи. Цель — создать видимость отклонения самолета от трассы. Так появился параллельно второй «черный ящик» (речевой регистратор). Нет, не копия, — именно он через 5—6 дней после инцидента каким-то образом оказался у маршала С. Ахромеева.

Е-3А, на борту которого находился У. Кейси, взлетел с одной из авиабаз США на Аляске вечером 31 августа (время камчатское). Обнаружен в 23.45 в 800 км от Петропавловска-Камчатского, на высоте 8000 м радиотехническими войсками. Судя по сообщению маршала Огаркова на пресс-конференции, предположительно это RC-135. После обнаружения самолет совершал «странное» барражирование. С этой же базы через некоторое время взлетели еще два-три самолета-разведчика.

Два «Боинга-747» поднялись с аэродрома Анкориджа. Один из них, «Боинг-747-200В», — беспилотный, двойник южнокорейского, имитирующий его полет как нарушителя воздушного пространства СССР. Двойник и Е-3А сблизились и в течение 10 минут шли вместе. Далее они разделились. Е-3А развернулся на юго-восток, в сторону международной трассы, со снижением высоты, пытаясь выйти из зоны видимости радиотехнических войск ПВО СССР. Беспилотный «Боинг» (без пассажиров, но напичканный чемоданами, различной одеждой — мужской, женской, детской) пошел по сейчас уже известному маршруту нарушения.

Через 10 минут после выхода из воздушного пространства СССР беспилотный «Боинг» был ликвидирован (взорван) по заранее заложенной программе или дистанционно по радио с борта самолета Е-3А. За 10 минут наблюдения самолет мог при скорости 900 км/час пройти 150 км, но это расстояние не прошел, следовательно, разворачивался, чтобы не уйти далеко от воздушного пространства СССР.

В это время второй «Боинг-747-230В» (рейс КАЛ-007) на автопилоте совершал свой полет по международной трассе R-20, от которой он никуда не отклонялся (если бы отклонился, то из разговоров между собой членов экипажа это можно было бы установить). Но они вели себя так, как и должны вести, четко выдерживая параметры трассы. Ни одно официальное расследование до сих пор не может объяснить мотивы хладнокровного поведения членов экипажа южнокорейского «Боинга».

Через 4 минуты после уничтожения беспилотного «Боинга» взрывается КАЛ-007. Тоже по радио, с борта Е-3А, подводит итог Подберезный.

В 1993 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) пришла к выводу, что «Боинг-747» попал в воздушное пространство СССР из-за навигационной ошибки и сбит, поскольку его приняли за разведывательный самолет. Однако многие материалы по этому делу, в частности данные японского радиоперехвата, держатся в секрете.

Словом, единого мнения, почему экипаж южнокорейского «Боинга» углубился столь далеко в воздушное пространство СССР, до сих пор нет.

Катастрофа самолета Ту-154 в Омске

11 октября 1984 года на взлетно-посадочной полосе аэропорта города Омска самолет Ту-154 столкнулся с тремя аэродромными машинами. В результате пожара погибли 178 человек.

10 октября 1984 года экипаж 384-го летного отряда Толмачевского ОАО Западносибирского управления ГА на самолете Ту-154Б № 85243 выполнял пассажирский рейс № 3352 по маршруту Краснодар — Омск — Новосибирск.

На борту самолета находились 9 членов экипажа, 170 пассажиров, том числе 8 больших и 16 маленьких детей, 2700 кг багажа, 306 кг почты и 1600 кг груза. Взлетная масса самолета и центровка не выходили за установленные пределы. Большинство пассажиров возвращались домой из теплого Краснодарского края. В Омске и Новосибирске их с нетерпением ждали близкие и друзья.

Экипаж подобрался опытный: достаточно сказать, что командир корабля, пилот 1-го класса, имел налет 16365 часов, из них ночью — 4303 часа.

Вылет из аэропорта Краснодар состоялся в нормальном режиме 10 октября 1984 года, в 23.37 по московскому времени. Да и сам долгий перелет для большинства пассажиров прошел незаметно. Полные впечатлений, они возвращались домой. Многие везли с собой фрукты и вино нового урожая.

Как позже установила государственная комиссия, в процессе заход на посадку по курсоглиссадной системе и выполнения посадки экипажем отклонений не допущено. В Омске шел дождь, видимость 3000 м, дымка, температура плюс 3 градуса.

Аэродром Омск-Центральный расположен на юго-западной окраине города Омска. На аэродроме имелась ВПП с цементно-бетонным покрытием: длина 2500 м, ширина 80 м.

Светотехническое оборудование на аэродроме Омск состояло из системы Д-1 производства Чехословакии, обеспечивающей посадку по минимуму первой категории; системы «Луч» с МК 66 градусов. Как установила комиссия, светотехнические средства с направлением посадки МК 66 градусов работали без отклонений от технических норм. Замечаний летного и диспетчерского состава по работе светотехнических средств не было. После установления визуального контакта с огнями взлетно-посадочной полосы командир обнаружил в поле зрения нечеткий абрис посторонних предметов, о чем проинформировал диспетчера.

Вот она — пограничная ситуация: командир подозревает неладное, но подозрения робкие. Где-то в подсознании он склоняется к тому, что причудилось: ночь, блики, искажение от светового экрана на остеклении кабины.

Но что отвечает диспетчер? Он отсекает слабые подозрения: «Посадку разрешаю, полоса свободна».

Через несколько секунд командир увидел «мигалки» автомобилей на полосе, но поздно. Катастрофы можно было избежать, только если бы за штурвалом сидел Илья-пророк. Пусть подозрения командира оказались иллюзией, он должен был идти на второй круг.

Катастрофа произошла 11 октября, в 02.41 (местное время 05.41) на пробеге после посадки. Самолет на большой скорости столкнулся с тремя аэродромными машинами, производившими работу на ВПП. При столкновении произошел взрыв, возник пожар. Страшная трагедия: люди метались по салонам, не в силах выбраться наружу. Все происходило столь стремительно, что ни о какой помощи речи быть не могло. Самолет и автомашины полностью уничтожены, 169 пассажиров, 5 членов экипажа и 4 работника наземных служб погибли, член экипажа и пассажир получили телесные повреждения. Диспетчеры вызвали пожарных, но последним оставалось только потушить огонь. А потом пришла очередь специальных служб, которые начали извлекать обгоревшие трупы. Так закончился отдых сибиряков в Краснодарском крае…

«То, что произошло в Омске, должно было произойти, — считает иркутский летчик Александр Дудкинский, обладатель красного диплома факультета Академии гражданской авиации, и обосновывает свою точку зрения: — В наставлении по производству полетов есть пункт о действиях пилота в случае препятствия на полосе. Однако в нем нет и быть не может описания действий экипажа, когда он подозревает, что по ВПП разъезжает машина, а диспетчер убеждает его в обратном. Нет, подобные ситуации нужно выдумывать, разыгрывать их на тренажерах. Так, чтобы потом командир не терялся, а действовал автоматом».

Через несколько месяцев после омской трагедии, 10 июля 1985 года, под Учкудуком (Узбекистан) разбился Ту-154Б-2. Число погибших еще больше, чем в Омске — 200 человек. Это самая крупная авиационная катастрофа на территории бывшего СССР.

Катастрофа Ту-154Б в районе Учкудука произошла, как говорят профессионалы, в полетной конфигурации, с большим весом и на большой высоте. Экипаж набирал высоту на скоростях значительно меньше рекомендованных (по расшифровке МСРП-64) и достиг эшелона 11600 м на скорости 400 км/ч, на границе срабатывания АУАСП. Бортинженер на эшелоне дважды убирал режим на малый газ (который восстанавливал командир воздушного судна), очевидно приняв начало тряски за помпаж. На показания АУАСП (он был выключен) экипаж не реагировал и вместо отдачи штурвала «от себя» для ухода с режима тряски продолжал выдерживать высоту эшелона. В результате самолет потерял в горизонтальном полете 110 км/ч скорости и на 290 км/ч свалился в плоский штопор и разбился. Выживших в этой катастрофе быть не могло. После падения от лайнера практически ничего не осталось».

При имитации катастрофы достигнута интенсивная тряска самолета с началом раскачки оборотов на боковых двигателях; минимальная скорость составила 320 км/ч на левом и 315 км/ч на правом приборах. После полной отдачи штурвала «от себя» самолет свободно выходил из режима (выполнено два полета). Указанная имитация доказала полное соответствие самолета Ту-154Б характеристикам, полученным на

государственных испытаниях.

Столкновение Ту-134А и Ан-26 над Львовом

3 мая 1985 года в небе над Львовом столкнулись в воздухе Ту-134А авиакомпании «Аэрофлот» и военно-транспортный самолет Ан-26. Погибли 94 человека.

3 мая 1985 года в Таллине стояла ясная безветренная погода. Но экипаж самолета Ту-134А Эстонского управления гражданской авиации под командованием Героя Социалистического Труда, летчика 1-го класса Н.И. Дмитриева уже знал из метеосводки, что на большей части маршрута Таллин — Львов — Кишинев ожидаются грозовые фронты, многослойная дождевая облачность, турбулентность и даже обледенение. Но как ни странно, Николай Иванович был даже доволен таким неблагоприятным прогнозом. Дело в том, что в этом рейсе он как пилот-инструктор и командир эскадрильи опекал уже довольно опытного летчика В.Н. Дякина, который готовился занять левое кресло в кабине Ту-134, и считал, что лишний полет в такой непростой обстановке пойдет будущему командиру только на пользу.

Кроме Дмитриева и Дякина, в состав экипажа эстонского «Ту» входили штурман О.Б. Дыкуха и бортмеханик В.Ф. Потапов, опытные авиаторы, налетавшие на этом типе самолета не одну тысячу часов и допущенные к полетам в самых сложных метеоусловиях. Загрузка рейса № 8381 оказалась неполной, и стюардессам С.В. Сергеевой и Ю.С. Кучинской не составило труда разместить в салоне 65 взрослых пассажиров и 8 детей.

В 10.20, строго по расписанию, убрали трап, и в 10.38 Ту-134А с бортовым номером 65856 взял курс на Львов.

Тем временем в аэропорту города Львова полным ходом шла подготовка к вылету военно-транспортного самолета Ан-26, который должен был доставить в Москву практически все руководство ВВС Прикарпатского военного округа. Вместе с командующим, генерал-майором авиации Е.И. Крапивиным, в столицу летели член военного совета В.М. Доценко, начальник штаба ВВС округа С.А. Волков, жена командующего 40-й армией Бориса Громова и многие другие. С отцом в полет напросились и оба сына командующего — Андрей и Александр. Неудивительно, что пилотировать Ан-26 доверили самому опытному экипажу войсковой части 15956. Командир корабля подполковник Шишковский провел в небе почти 6 тысяч часов, из них 1430 — на левом кресле транспортных «Анов». Пилотировать самолет ему помогал В.В. Быковский, сын знаменитого космонавта Валерия Быковского, недавний выпускник Балашовского ВВАУЛ. Лейтенант Быковский налетал на Ан-26 всего 450 часов, но уже успел проявить себя с лучшей стороны. Квалификация и опыт остальных членов экипажа военно-транспортного самолета тоже не вызывали сомнений. И штурман корабля В.В. Коломиец, и борттехник В.И. Шаповалов, и бортмеханик Р.С. Корейба, и бортрадист Л.В. Бубанов в совершенстве владели своей профессией. Высокопоставленные пассажиры прибыли на борт самолета без опоздания, и в 12.02 Ан-26 вылетел из Львовского аэропорта.

Третьего мая полеты воздушных судов в зоне ответственности Львовского района БС УВД обеспечивала диспетчерская смена под началом руководителя полетов аэропорта Львов Л.А. Квашина. В начале месяца погоду на Западной Украине определяла область низкого давления и связанный с ней теплый фронт, проходивший несколько южнее Львова. Небо над аэропортом плотно затянуто многослойной разорванно-дождевой облачностью, — нижняя кромка ее едва не касалась земли, а верхняя достигала высоты 5—6 км. Видимость в облаках равнялась нулю, и поэтому ответственность авиадиспетчеров за безопасность полетов возрастала многократно. От них зависели жизни сотен пассажиров и членов экипажей самолетов, проходивших через воздушную зону Львовского РЦ УВД. В распоряжении диспетчеров имелся и обзорный трассовый локатор ТРЛ-139, и вторичный локатор «Корень-АС», и обзорный аэродромный локатор ДРЛ-7СМ — в общем, все необходимое для управления движением самолетов в любых погодных условиях.

Эстонский Ту-134 вошел в Львовскую воздушную зону в 12.06 на высоте 7800 м. Экипаж уже приготовился к снижению для захода на посадку в аэропорт Львов и запросил у диспетчера восточного сектора РЦ В.В. Шевченко разрешение занять эшелон 4200 м. Шевченко сначала снижение разрешил, но через несколько секунд приказал командиру Ту-134 снизиться до 4800 м, мотивируя это тем, что им навстречу на высоте 4500 м следует Ан-24. На удалении 25 км от ОПРС (отдельной приводной радиостанции) Золочев самолеты разошлись, и тут же последовало разрешение на дальнейшее снижение до 4200 м.

В 12.11 экипаж Ту-134 узнал от диспетчера, что в районе ОПРС есть еще один встречный самолет, следующий на высоте 3900 м, — военно-транспортный Ан-26 № 26492. Через три минуты после взлета его командир Шишковский вышел на связь с диспетчером подхода П.А. Савчуком и получил от него разрешение занимать эшелон 3900 м на ОПРС Золочев.

Вскоре радисту Ан-26 сообщили с земли, что на высоте 4200 м навстречу «Ану» летит Ту-134 с продольным интервалом 10 км. В 12.12 «борт» 26492 занял указанный эшелон, немедленно доложил об этом диспетчеру и попросил сообщить удаление от ОПРС Золочев.

Диспетчер Савчук, который «вел» Ан-26, ошибся в определении местоположения военно-транспортного самолета на экране радиолокатора. Он принял засветку следовавшего впереди в том же направлении пассажирского Ан-24 за отметку Ан-26 и сообщил, что удаление самолета от приводной радиостанции составляет 65 км (на самом деле оно равнялось 56 км). Не проверив свои расчеты, Савчук поспешил передать военный самолет диспетчеру восточного сектора РЦ Шевченко. А сам через секунду связался с экипажем Ту-134 и произнес роковую фразу: «Восемьсот пятьдесят шестому! Снижение до трех тысяч шестисот к четвертому развороту для захода на посадку курсом триста двенадцать!» Команда была выполнена немедленно.

В 12.13 Ту-134 и Ан-26 столкнулись в облаках на высоте 3900 м, в 61 км от Золочева. Расшифровка информации, записанной «черным ящиком» и бортовым магнитофоном, показала, что за несколько мгновений до катастрофы пилоты гражданского самолета заметили в разрывах

облачности силуэт Ан-26 и попытались резко отвернуть вправо. Аналогичную попытку предпринял и экипаж подполковника Шишковского, но слишком поздно. Самолеты столкнулись левыми плоскостями, имея крен на правый борт 45° и 14° соответственно. От удара у «Антонова» оторвало крыло, а кнопку самолетного переговорного устройства заклинило. Семьдесят секунд, в течение которых самолет падал на землю, «речевик» бесстрастно фиксировал крики погибающих пассажиров (видимо, дверь в салон оказалась распахнутой). Отдельных слов на пленке не разберешь, но отчетливо слышны женские голоса. На борту обоих самолетов было 94 человека…

В 12.20 в «дежурку» в/ч 3350, дислоцированной в районе Золочева, позвонил неизвестный: «Только что слышал в воздухе сильный удар… Возле фермы упали обломки самолета!» Личный состав части был поднят по тревоге и направлен к месту происшествия. Вскоре туда же прибыла аварийно-спасательная команда Львовского аэропорта и военнослужащие в/ч 15956, которой принадлежал Ан-26.

В 12.44 военный вертолет обнаружил место падения частей Ту-134. Возле них уже были пожарные, но спасать и там, увы, было уже некого.

Тут же приступила к работе Государственная комиссия, созданная двумя министерствами — обороны и гражданской авиации. Параллельным расследованием занимались прокуратуры Союза, Украины и Львовской области, органы МВД и КГБ.

Обстоятельства случившегося тщательно анализировались. Была проверена профессиональная подготовка пилотов и диспетчеров, изучены необходимые документы и материалы, организованы многочисленные технические и судебно-медицинские экспертизы. К счастью, «черные ящики» не пострадали, что значительно облегчило работу экспертов. Словом, исследовано все до мелочей. Но только через семь лет, 1992 году, в журнале «Гражданская авиация» появилась обстоятельная статья И. Светличного об этой катастрофе.

С самого начала расследования основные подозреваемые — диспетчеры Львовского РЦ ЕС УВД. Диспетчер подхода П.А. Савчук пришел в Центр после списания с летной работы на пенсию в возрасте 48 лет. Окончил двухмесячные курсы диспетчеров в Ульяновском учебном центре и допущен к самостоятельной работе в сентябре 1984 года с присвоением квалификации «Диспетчер службы движения 3-го класса». Его непосредственный начальник А.М. Квашин и диспетчер восточного сектора В.В. Шевченко имели намного больше опыта работы в службе УВД. Квашин даже окончил Академию гражданской авиации по своей специальности и, несмотря на довольно молодой возраст, имел квалификацию диспетчера 1-го класса. Казалось бы, профессионализм этих специалистов не вызывал никаких сомнений, но в действиях Савчука, Квашина и Шевченко, приведших к столкновению воздушных судов, комиссия усмотрела и низкую квалификацию, и преступную небрежность, и самую вопиющую безответственность. Не сумев правильно определить положение отметки самолета Ан-26 на индикаторе кругового обзора, Савчук показал свое неумение работать со средствами радиолокационного контроля. О его низком профессионализме говорит и тот факт, что он дал команду на снижение экипажу Ту-134, не уточнив предварительно

воздушную обстановку, не удостоверившись, что выдерживаются безопасные интервалы эшелонирования между самолетами. Не менее тяжкая вина за случившееся лежит и на руководителе полетов Квашине. Как старший смены и наиболее опытный диспетчер, дежуривший в тот день на Львовском РЦ УВД, он не имел права ни на секунду выпускать из виду действия своих подчиненных, особенно в такой напряженной ситуации. Он просто обязан был вмешаться в действия Савчука и попытаться развести Ан-26 и Ту-134.

Все виновные в этом воздушном происшествии понесли заслуженное и суровое наказание. Но трагедии можно было избежать, не будь забыты уроки катастрофы под Днепродзержинском.

«Боинг-747» взорван в небе над Атлантикой

23 июня 1985 года у побережья Ирландии разбился «Боинг-747» авиакомпании «Эйр Индиа». Погибли 329 человек. Наиболее вероятная причина катастрофы — взрыв бомбы на борту.

Летом 1985 года в историю гражданской авиации вписана еще одна черная страница: произошла самая крупная катастрофа над водой.

23 июня «Боинг-747» («борт» VT-EFO) авиакомпании «Эйр Индиа» выполнял регулярный рейс 181 по маршруту Бомбей — Монреаль с промежуточной посадкой во Франкфурте-на-Майне и Торонто. Надо отметить следующую особенность: в Торонто начинался рейс 182, в то время как рейс 181 заканчивался в следующем пункте — Монреале. Таким образом, из Торонто в Монреаль часть пассажиров летела из Индии в Канаду, другие же, наоборот, в Индию из Канады.

Самолет в Индии назвали «Канишка», в честь индийского императора. Командир экипажа — капитан Ханс-Сингх Нарендра, шесть дней отдыхал в Торонто, прежде чем занять левое кресло в пилотской кабине. Второй пилот Сатниндер Сингх Биндер, также капитан, в этом полете занимал правое кресло. Последним в кабину поднялся бортинженер Дара Думасиа. В экипаж входили также 19 стюардов и стюардесс.

«Боинг» вылетел из Торонто с двухчасовым опозданием. Дело в том, что еще 8 июня у лайнера «Эйр Индиа» во время взлета забарахлил один из двигателей и пилоты приняли решение вернуться в Торонто. Механики заменили двигатель на новый, любезно предоставленный компанией «Эйр Канада».

Теперь «Канишка» должен доставить неисправный двигатель для ремонта в Индию. Механики установили его в пятой гондоле, расположенной под левым крылом. Такой необычный способ транспортировки наиболее удобен. Максимальная приборная скорость при этом, правда, уменьшалась, но другие основные летные характеристики оставались в пределах нормы.

После небольшой стоянки в Монреале «Боинг» снова поднялся в воздух. «Канишка» вылетел из Монреаля в Бомбей. Маршрут полета предусматривал промежуточные посадки в Лондоне и Нью-Дели. Расчетное время прибытия в аэропорт Хитроу — 8 часов 33 минуты. На борту «Боинга» 307 пассажиров, большинство индийцы, собиравшиеся посетить свою историческую родину.

Перелет из Монреаля в Лондон занимал более шести часов, и в начале путешествия пассажирам предложили горячие обеды и напитки. Для тех, кто не хотел спать, показывали индийские фильмы, но большинство задремали под мерный гул моторов. Температура за бортом — минус 47 градусов. Лайнер летел выше кромки облаков, и пилоты могли наблюдать восход солнца.

Кроме задержки, связанной с транспортировкой отказавшего двигателя, рейс 182 проходил в обычном режиме. «Борт» летел через Атлантику на высоте 11000 м.

На подлете к Ирландии, в 07.05 (по Гринвичу), экипаж установил связь с Центром УВД в ирландском аэропорту Шеннон и сообщил о входе «Боинга» (рейс 182) в зону ответственности Центра.

Бортовой магнитофон записал последние переговоры экипажа с диспетчерами.

07.08. Второй пилот капитан Биндер: «Эйр Индиа», сто восемьдесят два, доброе утро!

Шеннон: «Эйр Индиа», сто восемьдесят два, доброе утро. Код ответчика две тысячи пять, прием.

Капитан Биндер: Код три тысячи пять, я «Эйр Индиа», прошел пятьдесят один северной пятнадцать западной в семь ноль пять, эшелон полета триста десять, рассчитываю РПИ (район полетной информации. — И.М.) пятьдесят один северной ноль восемь западной в семь тридцать пять, следующий Банги.

Шеннон: «Эйр Индиа», Шеннон, вас понял. Разрешаю Лондон через пятьдесят один северной ноль восемь западной, Банги, верхний «голубой» сорок Мерли, верхний «красный» тридцать семь Ибсли, эшелон полета триста десять.

Капитан Биндер: Вас понял.

Второй пилот дословно повторяет указание диспетчера.

Шеннон уточняет и подтверждает код ответчика — 2005.

Капитан Биндер: Да-да, сэр, прошу прощения, код ответчика две тысячи пять, я сто восемьдесят второй.

«Канишка» летит со скоростью 519 узлов в час на высоте 9300 м.

07.10. В Центре УВД аэропорта Шеннон диспетчеры М. Куин и Т. Лейн ведут рейс 182 в числе прочих по воздушной трассе 11В-40.

В 7.14 по Гринвичу, когда самолет находился примерно в 70 км от ирландского города Корк, в наушниках диспетчеров раздался щелчок включившегося передатчика, и в ту же секунду засветка индийского «Боинга-747» пропала с экранов радаров. Никаких сигналов бедствия индийский экипаж передать не успел. Рейс 182 просто исчез. После нескольких безуспешных попыток выйти на связь с «бортом» VT-EFO диспетчеры подняли тревогу; уже в 7.30 развернуты поисковые работы.

Служба береговой охраны Великобритании обратилась ко всем судам, находившимся в месте предполагаемого падения «Боинга», с просьбой о помощи в поисках пропавшего лайнера и спасении его пассажиров в районе 51 градуса с.ш., 15 градусов з.д. На этот призыв откликнулось несколько торговых и военных кораблей, среди них — «Лаурентиан форест», «Али Баба», «Контстейфт» и «Вест Атлантик».

В 9.13 с борта сухогруза «Лаурентиан форест» в штаб спасательной операции пришло неутешительное известие: на поверхности воды обнаружены обломки самолета и несколько трупов. Взрыв на борту «Канишки» вызвал декомпрессию внутри фюзеляжа и последующее разрушение лайнера. Обломки «Канишки» упали с высоты 9300 м в океан около Шеннона на двухкилометровую глубину. Стало ясно, что все 329 человек, находившиеся на борту индийского «Боинга», погибли. По числу погибших эта катастрофа третья в истории гражданской авиации.

Координационный штаб развернули в ирландском порту Корк. В течение нескольких дней на поверхность подняли около 50 процентов останков самолета и 131 жертву этой страшной катастрофы.

Премьер-министр Индии Раджив Ганди отдал распоряжение о создании комиссии по расследованию обстоятельств катастрофы у побережья Ирландии. Государственный министр туризма и гражданской авиации Ашок Гехлот заявил, что причиной гибели людей в небе над Атлантикой «мог быть взрыв». На это, по его мнению, указывает характер разброса обломков самолета, который буквально рассыпался в воздухе. «Мы не исключаем возможности саботажа», — подчеркнул он.

Капитан панамского грузового судна Э. Фрейдс показал, что в 7.16 по Гринвичу видел на высоте около 8 миль взрыв в воздухе: «Самолет сделал два полных оборота вокруг своей оси, прежде чем развалиться».

Перед вылетом лайнера из Монреаля службы аэропорта изъяли из багажа три подозрительных чемодана. Но позже выяснилось, что никаких взрывных устройств там нет. При осмотре обнаружили утюг, радиоприемник и фен.

Через час после катастрофы лайнера «Канишка» в токийском аэропорту Нарита приземлился канадский «Боинг-747» авиакомпании «Канадиан пасифик эйрлайнз», выполнявший рейс 003 из Ванкувера; на борту было 390 пассажиров. Самолет из-за сильного попутного ветра прибыл аэропорт Нарита на 10 минут раньше расчетного времени, в 14.15 по японскому времени.

Через сорок минут после того, как пассажирский багаж выгрузили, в одном из транспортных контейнеров, где находился багаж, сданный пассажирами в канадском аэропорту Ванкувер, взорвалась бомба замедленного действия. В результате погибли двое и тяжело ранены четверо служащих багажного отделения аэропорта; частично разрушено помещение.

Имелась ли связь между катастрофой индийского «Боинга» и взрывом в аэропорту Нарита? На этот вопрос предстояло ответить следователям.

Комиссия Интерпола в составе представителей Индии, Канады, США, Англии и Японии начала расследование трагических инцидентов.

Однако комиссии долгое время не удавалось собрать веских доказательств, чтобы с уверенностью утверждать, что на борту «Боинга» взорвалась бомба.

В то же время многочисленные обломки лайнера, которые помогли бы определить причину катастрофы, покоились на дне Атлантического океана, на глубине более 3000 м, и поднять их на берег казалось делом

нереальным.

Помимо взрыва на борту, эксперты отрабатывали и другие версии. Они, к примеру, подвергли сомнению надежность конструкции «Бонига-747». В прессе замелькали статьи, где проводились параллели между загадочными катастрофами британских «Комет» тридцатилетней давности и не менее загадочным разрушением в полете индийского «Боинга». Репутация почти шестисот «Боингов», любовно прозванных «джамбо» («слон») и эксплуатировавшихся в 1985 году по всему миру, оказалась под угрозой.

Гибель индийского «Боинга» над Атлантикой долго оставалась загадкой. Попытки собрать части рухнувшего лайнера продолжались. Задач усложнялась тем, что обломки лежали на большой глубине, разбросанные в радиусе 5 миль.

Дело продвинулось вперед, когда в район гибели индийского самолета вышло британское спасательное судно «Гардлайн локейтор», оснащенное самым современным гидролокационным оборудованием. Вскоре к нему присоединился французский укладчик подводных кабелей «Леон Тевени» с дистанционно управляемой мини-субмариной «Скраб» на борту.

Уже 5 июля агентство Рейтер сообщило, что с помощью «Скраба» удалось обнаружить остатки самолета. Телевизионная камера зафиксировала десять крупных фрагментов самолета — среди них человеческие тела, — разбросанных на площади 4 кв. мили. После того как обнаружили хвостовую часть, с помощью подводного робота 9 и 10 июля удалось достать оба бортовых самописца.

Взвесив все «за» и «против», решили все-таки попробовать поднять на поверхность обломки лайнера. Для этого предполагалось использовать спасательный корабль канадской береговой охраны «Джон Кабот», оборудованный мощными кранами. С его помощью засняли на видеокамеру обломки самолета — появились тысячи качественных фотоснимков.

К концу сентября разработан план подъема останков лайнера со дна Атлантики. Упорство моряков увенчалось успехом. Когда над палубой «Джона Кабота» закачался на тросах поднятый с трехкилометровой глубины первый фрагмент обшивки фюзеляжа «Боинга», все, кто присутствовали при этом событии, не выдержав, зааплодировали.

На борт судна подняли более двадцати фрагментов лайнера. И чем больше обломков попадало в руки экспертов, тем яснее становилось, что самолет разрушился в воздухе в результате взрыва. Эта версия стала основной после того, как члены следственной комиссии самым тщательным образом изучили фотографии заднего гермошпангоута, покоившегося на дне. Дело в том, что в том же году в Японии потерпел катастрофу еще один «Боинг-747», причиной его разрушения стал бракованный гермошпангоут. На этот раз не выявлено ни малейших признаков усталостного разрушения металла, из которого изготавливалась эта деталь. Таким образом, конструкция «Боинга-747» была реабилитирована.

В конце января 1986 года опубликован доклад канадского департамента по безопасности в авиации. Принимая во внимание имеющиеся в распоряжении комиссии факты и свидетельства, говорилось в нем, можно с большой долей уверенности утверждать, что катастрофа на

борту индийского лайнера произошла из-за взрыва бомбы в грузовом отсеке. Однако, подчеркивалось в докладе, бесспорных доказательств найти не удалось, хотя версия взрыва — наиболее вероятна.

Индийская сторона начала свое расследование сразу после катастрофы. В 1986 году официально заявлено, что на борту самолета компании «Эйр Индиа» взорвалась бомба, в результате лайнер разрушен.

Расшифровка показаний «черных ящиков», произведенная в Бомбее, в Центре имени Бхабха 15—17 июля 1985 года в присутствии иностранных экспертов, показала, что самолет, выполнявший рейс по маршруту Торонто — Монреаль — Лондон — Бомбей — Дели, стал объектом диверсии. Находившиеся на борту чувствительные датчики зафиксировали на пленке взрыв в 7.13 утра, как раз в тот момент, когда самолет приближался к берегам Ирландии и экипаж вел переговоры с наземной диспетчерской службой. Не исключается возможность, что на борту самолета произошли два взрыва. Запись на пленке прервалась в тот момент, когда командир корабля передавал на землю характеристики полета. Может быть, первый взрыв вывел из строя электрическую систему.

Но кто взорвал самолет?

Основная версия, которую отрабатывала комиссия по расследовании причин катастрофы лайнера «Эйр Индиа», — теракт. Подозревали сикхских экстремистов, — они заметно активизировали борьбу с индийским правительством после штурма регулярными войсками главной святыни сикхов — Золотого храма в городе Амритсар.

Не одна, а сразу три экстремистские группы в США и Канаде взяли на себя ответственность за гибель индийского лайнера.

В индийском посольстве в Канаде незадолго до инцидентов раздались телефонные звонки от имени сикхских сепаратистов: грозили взорвать ряд самолетов «Эйр Индиа». Посольство Индии поставило об этом в известность канадские власти и просило обеспечить усиленную охрану самолетов «Эйр Индиа» в аэропортах Торонто, Ванкувера и Монреаля.

Индийская авиакомпания, учитывая угрозу захвата самолетов сикхскими экстремистами, создала свою службу безопасности, которая взаимодействовала с Королевской канадской конной полицией (КККП). Досмотр пассажиров проводился очень тщательно. Меры приняли, но, как оказалось, недостаточные.

Службы безопасности США подозревали, что к взрыву на самолете «Эйр Индиа» имеют отношение два террориста, готовившие покушение на Р. Ганди во время его визита в США и до сих пор не найденные ФБР. Лал Сингх и Аммана Сингх подозревались также в причастности к взрыву в багажном контейнере, выгруженном из прибывшего в токийский аэропорт Нарита «Боинга-747».

Ответ на вопрос, кто это сделал, следовало искать в Монреале, Торонто или Ванкувере, где начинался рейс 003.

В конце июля полиция напала на след злоумышленников. При ознакомлении со списками пассажиров и компьютерными распечатками следователи обратили внимание на следующее обстоятельство: некто Л. Сингх прошел регистрацию в Ванкувере на рейс 003, но на борт «Канадиан эйрлайнз» так и не поднялся. Л. Сингх также значился среди пассажиров

рейса «Эйр Индиа» 301 из Нарита в Бангкок. Газета «Иомури» сообщила, что на остатках чемодана, в котором находилась бомба с часовым механизмом, взорвавшаяся в аэропорту Нарита, обнаружены отпечатки пальцев Лал Сингха.

Другой подозреваемый, Аммана Сингх, появился в Торонто в субботу. По прибытии туда индийского лайнера «Боинг-747», потерпевшего катастрофу над Атлантикой, он зарегистрировался на рейс 182, но на борт «Эйр Индиа» так и не поднялся.

Багаж Л. и А. Сингхов был загружен в самолеты, на которых они не полетели.

В сентябре 1985 года в интервью индийскому журналу «Иллюстрейтид уикли оф Индиа» Фрэнк Кэмпер, непосредственно руководивший подготовкой террористов в диверсионном центре в американском штате Алабама, признал, что взрыв индийского самолета — дело рук сикхских террористов. Кэмпер сообщил, что обучавшиеся у него террористы, в том числе и Лал Сингх, разработали план уничтожения двух индийских пассажирских самолетов. Однако не удалось точно рассчитать время вылета самолета рейса Токио — Бомбей, и бомба взорвалась в багажном отделении токийского аэропорта.

Канадским судом Лал Сингх приговорен к длительному сроку заключения за теракт в аэропорту Ванкувера.

В 2001 году канадские власти предъявили обвинение Л. Сингху, отбывавшему срок в тюрьме Ванкувера, в организации взрыва самолета «Эйр Индиа» (рейс 182). Обвинение предъявлено за три дня до освобождения террориста.

Катастрофа «Боинга-747» под Токио

12 августа 1985 года в окрестностях Токио (Япония) «Боинг-747» авиакомпании «Джепэн эйрлайнз» потерял управление и врезался в гору. Погибли 520 человек, 4 человека чудом остались в живых.

Одна из самых страшных катастроф в истории мировой авиации произошла накануне праздника Бон, особо почитаемого японцами. 12 августа 1985 года в токийском аэропорту Ханеда было оживленно. Встречать праздник полагается с семьей, поэтому почти все билеты на внутренние рейсы были раскуплены.

В 18.00 лайнер «Боинг-747-SR46» авиакомпании «Джепэн эйрлайнз» («Джал») вылетает из токийского аэропорта Ханеда в индустриальный центр Осака. «Борт» JA8119 начал выполнять регулярные рейсы в 1972 году. Этот самолет фирма «Боинг» построила по специальному заказу для эксплуатации на внутренних линиях в Японии (сокращение «SR» (short range) означает «короткие дистанции»), что позволяло компании использовать его с максимальной пассажирской загрузкой — 550 человек.

Командир экипажа — опытный пилот-инструктор 49-летний Масами Такахама, налетавший более 12500 часов. В авиакомпании «Джал» он работал 19 лет. Правда, в этом рейсе он занимал правое кресло, — в левом на этот раз расположился второй пилот, который готовился стать капитаном.

Для экипажа это был обычный день. Лайнер успел сделать рейс на Кюсю и вернуться обратно в Ханеда в 17.17. «Борт» JA8119 был дозаправлен; сменилась бригада стюардов; экипаж в кабине остался тот же.

В 18.04 «нижний» диспетчер вывел «Боинг» на рулежку. В пассажирских салонах из 528 кресел занято 509. Вместе с экипажем на борту лайнера 524 человека. Несмотря на причиненные неудобства, пассажиры, в основном японцы, не проявляли ни малейшего недовольства и с завидным терпением ждали, когда начнется 54-минутный рейс (от Токио до Осаки всего 400 км). Самолет поднялся воздух в 18.12 по местному времени, а в 18.24 занял предписанный службой УВД эшелон 240 (7200 м).

Бортовой магнитофон записал переговоры экипажа:

18.24.10. Стюардесса: Несколько пассажиров нажали кнопку вызова. Я могу выйти к ним?

Капитан Такахама: Только осторожно… осторожнее… и побыстрее.

Стюардесса: Хорошо.

18.24.34. Звук, похожий на взрыв, доносится из хвоста самолета. Биип… биип… биип… (В кабине срабатывает аварийная сигнализация.)

Бортинженер: Эх! Сигнализация отключается.

Капитан: Что произошло? Проверить шасси… Шасси!

18.24.44. Стюардесса (по внутренней связи): Прошу надеть кислородные маски, пристегнуть привязные ремни; мы приступаем к аварийному снижению…

Стюардесса: Прошу внимания… пассажиры с детьми… пассажиры… приготовьтесь к…

18.24.46. Капитан: Код ответчика 77.

Что происходило на борту? Экипаж готовился выйти на воздушную трассу, как вдруг огромный самолет был потрясен ударом страшной силы. Юми Отиаи, стюардесса компании «Джал», летевшая этим рейсом по личным делам и чудом уцелевшая в катастрофе, вспоминала: «В 18.25 раздался звук, похожий на взрыв. Кабина наполнилась дымом. Пришлось надеть кислородные маски».

В пилотской кабине сразу сработала сигнализация, оповещающая о внезапном падении давления внутри фюзеляжа. Пилоты попытались выяснить причину взрыва в хвостовой части самолета, сопровождавшегося разгерметизацией. Поскольку «Боинг» продолжал лететь в заданном правлении, экипаж не сразу понял, насколько серьезна авария. Такахама предположил, что сорвало створки шасси. Бортинженер сообщил капитану о неисправности гидросистемы. Такахама принял решение лечь на обратный курс. Второй пилот повернул штурвал вправо, однако самолет не слушался рулей. Все четыре гидросистемы вышли из строя, самолет стал неуправляемым.

18.24.54.? (неопознанный): Давление в гидро упало.

?: Желтый горит на… (Неразборчиво.)

18.25.03. Срабатывает аварийная сигнализация.

18.25.13. Капитан: Правый разворот…

18.25.14. Капитан: Правый разворот.

Второй пилот: Выполняю.
Капитан: Так.
18.25.50. Капитан: Не так круто.
Второй пилот: Да, сэр.
18.26.08. Капитан: Попытайся восстановить (давление в гидросистеме. — И.М.).
Второй пилот: Не восстанавливается.
18.26.12. Капитан: Набор высоты.
18.26.25. Капитан: Вся гидравлика вышла из строя?
Второй пилот: Да, сэр.
Капитан: Снижаемся.
Второй пилот: Да, сэр.
Бортинженер: Это… (Неразборчиво.)
Капитан: Снижение.
Срабатывает аварийная сигнализация.
Капитан: Что это за звук?..
18.26.45. Капитан: Правый разворот.
Второй пилот: Правый разворот.
18.27.37. Капитан: Давай влево.
18.27.46. ?: Давление в гидро совсем упало. Совсем?
?. Совсем. Совсем… Да.

Через шесть минут после того, как УВД начало вести самолет, на экране диспетчера появился аварийный код ответчика — 7700. Этот код используется «бортами», терпящими бедствие.

Экипаж сообщил: Токио, Джал 123. У нас… серьезная проблема. Намерен вернуться в Ханеда. Снижаемся до двухсот двадцати (6600 м. — И.М.). Прием.

УВД Токио: Вас понял, Джал сто двадцать три. Все ваши просьбы будут выполнены.

Такахама: Радарный вектор на Осиму, пожалуйста.

УВД Токио: Правый разворот на курс ноль девяносто, радарный вектор на Осиму.

В 18.28 сработала аварийная сигнализация «Открыта дверь № 5».
18.28.48. Капитан: Левый разворот.
18.29.00. Капитан: (неразборчиво.) …падает.
Второй пилот: Да, сэр. Я пытаюсь…
18.30.27. Бортинженер: Произошла разгерметизация кабины.
18.30.52. Второй пилот: Давление в кабине падает.

Между экипажем и Центром УВД обсуждались варианты места посадки: аэродром Нагоя, база ВВС США в Йокота и Ханеда.

УВД Токио: В семидесяти двух милях от вас Нагоя; можете сесть в Нагое?

Такахама: Намерен вернуться в Ханеда.

Бортинженер сообщает после переговоров со стюардессой по внутренней связи: «Капитан, дверь № 5 действительно открыта. Необходимо экстренное снижение. По-моему, следует надеть кислородные маски». Капитан: «Да, конечно».

18.33. На этой стадии двигатели еще подчиняются воле пилотов. Капитан Такахама предпринимал все возможное, чтобы развернуть

вышедшую из повиновения машину на обратный курс. Но лишенный рулей «Боинг» со все возрастающей амплитудой начал раскачиваться по всем трем осям. Тяжелый лайнер попал в режим так называемого голландского шага, и от этой «болтанки» многим пассажирам стало плохо.

Стюардесса Юми Отиаи, сидевшая в хвостовой части самолета, вспоминает, как «Боинг-747» начал делать «хира-хира» — падать как лис с дерева.

Пилоты пытались управлять самолетом при помощи двигателей, хотя это было невероятно трудно. Дифференцируя тягу левых и правых турбин, экипажу удалось развернуть самолет на восток, и «Боинг» лег на курс, который мог при благоприятном стечении обстоятельств привести его аэропорт Ханеда. Когда машина поравнялась с горой Фудзияма, пилоты попытались повести машину на снижение. Однако скорость машины резко возросла, и, чтобы немного ее сбросить, пришлось аварийно выпустить шасси.

В 18.41 на высоте 22000 футов (6600 м) машина стала полностью неуправляемой, и самолет сделал круг радиусом 2, 5 мили. Отчаянными усилиями Такахаме удалось вернуть лайнер на прежний курс.

18.47. УВД Токио: Сейчас вы можете пилотировать?

Капитан: Самолет неуправляем… Эй, впереди гора… Разворот вправо. Падаем. Мы врежемся в гору!

Экипаж использует всю мощность двигателей, чтобы набрать высоту, но самолет начинает непроизвольно кабрировать и затем стремительно падать. Пролетев над полуостровом Идзу и заливом Суруга, «Боинг» проследовал в северо-западном направлении. Скорость 108 миль в час.

Бортинженер: Увеличить обороты?

Капитан: Увеличить, увеличить… Эх… нет… начинаем валиться.

Капитан: Максимальная тяга.

Бортинженер: Скорость растет, скорость… Держать!

До катастрофы пять минут. Экипаж до самого конца пытается спасти самолет и пассажиров на борту.

18.50.55. Капитан: Скорость 220 узлов.

Второй пилот: Да, сэр.

Капитан: Не опускать нос(овую часть). Это увеличивает скорость.

Второй пилот: Да, сэр.

18.51.04. Капитан: Нос опускается.

Второй пилот: Да, сэр. Поднять нос, поднять! Мне выпуститьзакрылки?

Капитан: Не поможет.

Второй пилот: Нет, сэр, с аварийными.

Бортинженер: Можно выпустить аварийные закрылки.

18.51.22. Капитан: Опустить нос…

Капитан: В две руки…

Второй пилот: Да, сэр.

18.51.29. Капитан: Опустить нос.

Капитан: Да. Тяга.

Бортинженер: Я увеличил тягу.

?: Да, сэр.

18.51.41. Капитан: Опустить нос.
18.51.47. Капитан: Выдерживать.
Сигнализация отключается.
Бортинженер: Закрылки выпущены с аварийными.
Капитан: Опустить нос.
Второй пилот: Да, сэр.
18.53.13. Капитан: Поднять нос.
Капитан: Тяга.
Бортинженер: Увеличил.
Второй пилот. Это сто девятнадцать и семь… номер два.
Срабатывает аварийная сигнализация.
18.54.16. Капитан: Влево, левый разворот!
Второй пилот: Да, сэр.
Бортинженер: Да, сто десять.
Капитан: Левый разворот.
?: Это сто девятнадцать и семь.
Сигнализация отключается.
Капитан: Уточните наше положение.
Бортинженер: Да, сэр, я спрошу их.
Диспетчер Токио: Джал сто двадцать три, вы находитесь пять… пять… в сорока пяти милях к северо-западу от Ханеда.
Бортинженер: К северо-западу от Ханеда. Сколько-сколько миль?!
Диспетчер Токио: Да, понял. По нашему радару вы в 55 милях к северо-западу от Ханеда, в 25 милях западнее Камогавы. Вас понял, я буду говорить по-японски. Мы обеспечим вам посадку в любое время. База Йокота также готова вас принять. Сообщите о ваших намерениях.
18.54.40. Капитан: Поднять нос.
18.54.47. Капитан: Опустить нос…
Второй пилот: Да, сэр.
18.54.55. Бортинженер: Они сказали, что мы в 25 западнееКамогавы.
Капитан: Закрылки все выпущены?
18.55.04. Второй пилот: Да, сэр. Закрылки 10.
18.55.15. Капитан: Поднять нос.
Второй пилот: Да, сэр.
18.55.17. Капитан: Поднять нос… Поднять нос.
18.55.25. Капитан: Поднять нос…
18.55.42. Капитан: Стоп закрылки.
?: Стоп.
18.55.48. Капитан: Эй, держите закрылки… не выпускать полностью.
?: Убрать закрылки, убрать закрылки, убрать закрылки…
?: Убрать закрылки.
?: Да, сэр.
18.55.55. Капитан: Тяга, тяга.
Капитан: Закрылки.
Второй пилот: Я убрал.
Капитан: (Неразборчиво.)
18.56.05. Капитан: Поднять нос… Поднять нос… Тяга.
18.56.14. GPWS (система предупреждения опасного сближения с землей): Уменьшить скорость; набор высоты, набор высоты, набор высоты,

набор высоты.

18.56.19. Капитан: (Неразборчиво.)

GPWS: Набор высоты, набор высоты.

18.56.23 (Столкновение.)

GPWS: Набор высоты, набор высоты.

18.56.26 (Второй удар.)

18.56.28 (Конец записи.)

Экипаж в течение 30 минут боролся за жизнь самолета и пассажиров. Пытаясь избежать столкновения с горой, Такахама увеличил тягу двигателей, но эффект оказался прямо противоположным ожидаемому: самолет резко вздернул нос и едва не свалился на крыло. И все-таки, используя максимальную тягу двигателей и выпуск закрылков от аварийной электросистемы, экипажу удалось вернуть «Боинг» в горизонтальный полет. Но успех оказался временным: лишенный рулей лайнер вновь опустил нос и устремился прямо на ближайшую вершину. Скорость снижения увеличилась до 7, 5 м/с. Такахама приказал выпустить закрылки на угол 10 градусов и прибавить обороты турбинам. Но на этот раз удача отвернулась от них. В 70 милях к северо-западу от Токио «Боинг» вошел в пике и врезался в лесистый склон горы Оцутака на высоте 4780 футов (1457 м).

Во время снижения самолет попал в зону грозы, после чего связь с ним оборвалась. В результате взрыва обломки самолета разлетелись на расстояние до 5 км. Тут же вспыхнул пожар. Столб густого черного дыма, поднявшийся над горой, позволил довольно быстро установить точное место катастрофы.

В наступивших сумерках самолеты аварийно-спасательной службы ВВС Японии несколько раз облетели район падения «Боинга», но признаков жизни не обнаружили.

На свой страх и риск отряд пожарных из городка Такасаки, расположенного на другом склоне горы Оцутаки, начал ночное восхождение к месту гибели самолета.

Проливной дождь значительно усложнял задачу, но пожарные продолжали упорно пробиваться к цели. Помощь пришла только через 12 часов. Казалось, выживших в этой катастрофе быть не может. И тут одному из спасателей почудилось какое-то шевеление в искореженных обломках лайнера. Он подошел поближе: из-под груды металла, из останков «Боинга» подоспевшие на помощь парашютисты извлекли 26-летнюю стюардессу авиакомпании «Джал» Юми Отиаи. Спасатели продолжали разбирать завалы и вскоре обнаружили еще троих уцелевших пассажиров: 12-летнюю Кэйко Каваками и мать с восьмилетней дочерью.

Все четверо счастливчиков сидели в центральном ряду кресел в самом хвосте самолета. Для остальных 520 пассажиров и членов экипажа этот полет стал последним. По количеству жертв катастрофа японского «Боинга-747» уступает только катастрофе в Тенерифе в 1977 году, когда столкнулись два «Боинга». Ни на одном лайнере так много людей еще не погибало.

Кэйко Каваками вспоминает, что сразу после падения ее отец еще разговаривал с сестрой, призывая не падать духом, потом затих. Она слышала крики и стоны других раненых.

Эксперты пришли к выводу, что значительное число пассажиров погибли на земле от ран и холода, поскольку спасателей направили к месту катастрофы слишком поздно. Врачи установили, что некоторые пассажиры оставались живы даже спустя 10 часов после падения самолета: они скончались от потери крови, болевого шока и холода.

Гибель 520 человек повергла Японию в шок. Пресса потребовала от руководства авиакомпании «Джал» найти и наказать виновных.

На теле одного из погибших, Хиродзи Каваками, найден удивительный документ — торопливо написанное письмо, в котором мужественный отец семейства из Токио рассказал о том, что происходило на борту перед катастрофой. Он сумел найти теплые слова для близких, проставил время, аккуратно свернул семь листков из блокнота, вложил их в водительское удостоверение, а его — в задний карман брюк и принялся ждать, призывая на помощь Всевышнего.

Публикация предсмертных записок пассажиров «Боинга», найденных на месте падения самолета, еще больше накалила страсти. Разъяренные толпы крушили офисы «Джал», а служащие компании, опасаясь, что их растерзают обезумевшие родственники погибших, не рисковали появляться на улице в форменной одежде. Не дожидаясь начала расследования, президент авиакомпании «Джепэн эйрлайнз» Яшимото Такаги подал в отставку, а начальник технической службы «Джал» в аэропорту Ханеда сделал себе харакири.

Экстренный осмотр всех японских самолетов типа «Боинг-747» выявил десятки неполадок и неисправностей.

Но в чем же причина гибели «борта» JA8119? Следователи прибыли на место падения лайнера практически одновременно со спасателями. Перед специально созданной комиссией по расследованию обстоятельств гибели самолета встала задача разобраться во множестве версий.

13 августа эсминец военно-морских сил самообороны Японии подобрал плававшие в заливе Сагами обломки вертикального и горизонтального оперения погибшего лайнера. Оказалось, что в полете машина практически полностью лишилась киля и рулей высоты. Просто удивительно, каким образом летчикам удалось продержать неуправляемый самолет в воздухе еще полчаса.

16 августа министерство транспорта Японии сообщило, что, по мнению экспертов, причиной катастрофы явилось разрушение хвостового оперения. Поисковые отряды обнаружили в море по курсу полета самолета крупные части киля и рулей высоты хвостового оперения самолета.

Следователям помогли отрывочные наблюдения одного из четырех оставшихся в живых пассажиров «Боинга» — 12-летней Кэйко Каваками, подтвержденные затем стюардессой Юми Отиаи. После резкого хлопка, раздавшегося в 18.25, девочка, сидевшая, как и вся «счастливая четверка», в хвостовом отсеке, вдруг увидела, как над головой открылась обшивка и в образовавшемся «окне» показались звезды. Версия с разгерметизацией салона из-за повреждения двери багажного отсека, таким образом, не подтвердилась. Если учесть, что с самого начала очевидна непричастность к судьбе авиалайнера внешних сил (столкновение с другим летающим объектом и т.д.), у следователей не оставалось другого

выхода, как тщательно просеять грунт на месте падения «Боинга» и скрупулезно воссоздать, насколько это окажется возможным, основные узлы «Боинга». И только в исправности двигателей «Пратт энд Уитни» JT9D-7A никто не сомневался. Главное направление поисков определено: конструктивные неполадки либо технические повреждения корпуса.

Оба «черных ящика» практически не пострадали, и их доставили в Токио для расшифровки. Кроме бортовых самописцев пристальное внимание экспертов привлек задний герметичный шпангоут (гермошпангоут): он представляет собой куполообразную конструкцию из алюминиевого листа и устанавливается в хвостовой части самолета для герметичности салона при полетах на большой высоте. Поскольку он должен выдерживать колоссальное давление наддува, к прочности гермошпангоута предъявляются особые требования. Но деталь, найденная в обломках японского «Боинга», оказалась нестандартной: во-первых, не цельной, а склепанной из двух половинок, а во-вторых, вокруг отверстия под заклепки обнаружены микротрещины усталостного происхождения.

Чтобы ускорить расследование, японская сторона обратилась за помощью к фирме «Боинг» и получила поддержку, что позволило в конечном итоге установить причину гибели лайнера.

Самолет успел налетать более 25 тысяч часов и совершить 18830 посадок. При изучении сервисных формуляров «борта» JA8119 выяснилось, что в июле 1978 года из-за ошибки пилота самолет совершил опасную посадку в аэропорту города Осака: хвост машины ударился о бетонку, и в результате возникших деформаций задний гермошпангоут треснул пополам. Под руководством приглашенных из США инженеров «Боинга» неисправность устранили, и самолет вновь вышел на линии.

Однако во время ремонта механики, вместо того чтобы соединить половинки гермошпангоута двумя рядами заклепок и усиливающей накладкой, решили обойтись всего одним рядом. Под воздействием переменных нагрузок во время цикла «взлет — посадка» металл толщиной 0, 9 см в местах сверления постепенно разрушался и в конце концов не выдержал. Перед последним рейсом самолет прошел профилактический осмотр, но никаких неполадок не обнаружили.

12 августа 1985 года на высоте 24000 футов (7200 м) задний гермошпангоут «Боинга-747» разрушился. Под большим давлением воздух из пассажирского салона со скоростью звука устремился в полости киля и руля высоты, естественно, не рассчитанные на подобные нагрузки. Спустя 15 минут после взлета над заливом Сагами лайнер лишился по меньшей мере двух третей хвостового оперения. Гидросистема полностью вышла из строя, и за 30 секунд огромный, современный, комфортабельный самолет превратился в неуправляемую 300-тонную машину. Версия об ошибке пилотов даже не возникала. Невероятное мастерство экипажа авиакомпании «Джал» заслуживает только восхищения, но «Боинг» оказался обреченным.

Гибель «борта» JA8119 нанесла репутации авиакомпании «Джал» страшный удар. Чтобы избежать повторения трагедии рейса 123, новый президент компании приказал провести проверку всех «Боингов-747SR», принадлежавших «Джал», на предмет усталости металла в наиболее напряженных элементах конструкции. Практически у всех машин этого

типа были обнаружены трещины в силовом наборе носовой части фюзеляжа. Федеральное управление авиацией США выпустило директиву, предписывающую провести аналогичную проверку всех 610 «Боингов-747», эксплуатировавшихся 69 авиакомпаниями.

Пожар самолета «Боинг-737» в Манчестере

22 августа 1985 года в Манчестере (Великобритания) во время пожара на борту английского «Боинга-737» погибли 55 человек.

22 августа 1985 года «Боинг-737», принадлежавший авиакомпании «Бритиш эйртурз», выполнял чартерный рейс из Манчестера на греческий остров Корфу. Кроме шести членов экипажа на борту лайнера находились туристы (число их — 131).

В 6.12 «Боинг» начал разбег по взлетной полосе № 24 аэропорта Манчестера. Управлял машиной второй пилот, а капитан Питер Терригтон сообщал скорость самолета.

На 41-й секунде взлета командир произнес: «Скорость двести!» — и уже собирался добавить: «Отрыв!» — как тяга левого двигателя упала практически до нуля. «Прервать взлет!» — моментально среагировал командир и нажал на тормоза. Лайнер по инерции еще несколько десятков метров продолжал двигаться вперед, пока не остановился.

Сначала экипаж решил, что в левый двигатель попала птица или лопнуло колесо на стойке шасси. Но когда диспетчеры с «вышки» сообщили, что левое крыло самолета горит, пилоты поняли, что ситуация не из простых.

Позже выяснится, что в камере сгорания № 9 двигателя JT8D-15A, расположенного на левом крыле «Боинга», на 30-й секунде разбега при скорости 125 км/ч произошел взрыв. Кожух камеры и оторвавшиеся лопатки компрессора пробили лючок, который открывает доступ к левому крыльевому баку. Если бы лопатки попали в более прочные панели обшивки крыла, эта история наверняка не вошла бы в учебники по авиационной безопасности. Но, к несчастью, за самолетом потянулась струя керосина из пробитого бака. Горячие газы, истекавшие из турбины, немедленно подожгли его, и левое крыло «Боинга» оказалось во власти пламени.

Через 9 секунд в кабине загорелось табло «Пожар левого двигателя». Экипаж действовал строго по инструкции и продублировал работу автоматики пожаротушения. Но пилоты не знали главного: горел не двигатель, а топливный бак. Это неведение стоило жизни 55 пассажирам «Боинга».

Ситуация не выглядела угрожающей, и капитан Терригтон принял решение не занимать полосу, а свернуть на рулежную дорожку — только тогда пусть пассажиры по команде покинут самолет.

Пожарная служба аэропорта тут же поспешила к терпящему бедствие лайнеру, готовая начать эвакуацию пассажиров. И в этот момент командир «Боинга» совершил роковую ошибку. Вместо того чтобы свернуть влево, чтобы ветер (2 м/сек) направил пламя в сторону от фюзеляжа, повернул направо. Питер Терригтон из-за конструкции самолета просто не мог видеть, что у него происходит сзади. Диспетчеры не предупредили

командира «Боинга» о том, что он сворачивает прямо под ветер.

Лайнер с горящим левым крылом остановился на рулежной дорожке, и спасатели увидели, как огонь стремительно распространяется от двигателя по всему фюзеляжу. В таких случаях из дверей самолета обычно выбрасываются надувные трапы, по которым скатываются вниз пассажиры. Один из основных выходов «Боинга» действительно открылся по трагической случайности именно на той стороне, где бушевал пожар.

Салон быстро заволокло густым черным дымом. Пассажиры, давя друг друга, заметались в поисках выхода. Через двадцать секунд после остановки запылал багажный отсек. Спустя минуту прогорел пол пассажирской кабины.

Из 55 погибших на борту «Боинга-737» 12 сгорели заживо; 43 пассажира отравились токсичными газами, которые выделялись при горении кресел и пластиковой отделки салона. Верхнее освещение было совершенно бесполезно в густом дыму, и люди не понимали, где же находятся выходы, — только редкие порывы свежего воздуха указывали путь к спасению.

Пожар начался в хвостовой части самолета, и оттуда пассажиры бросились вперед. В узком проходе между сиденьями образовался затор, грузный мужчина, потеряв сознание, упал и загородил дорогу всем остальным. Но стюардессе удалось оттащить его в сторону. Позже, во время следственного эксперимента, груз аналогичного веса она не могла сдвинуть с места.

Спустя две минуты после остановки самолета оплавленная хвостов часть «Боинга» с грохотом упала на полосу.

Трагедия произошла в современном аэропорту, прекрасно оборудованном средствами спасения. Ни один пассажир не пострадал от взрыва в левом двигателе — осколки даже не задели фюзеляж. Экипажу удалось благополучно прервать взлет. Пожарные примчались к горевшему «Боингу» через 45 секунд после его остановки. Самолет спроектирован и построен таким образом, чтобы эвакуация полностью загруженной машины не занимала более 90 секунд. И тем не менее 55 из 137 человек, находившихся на борту, погибли.

На место катастрофы, прервав отдых в Австрии, прибыла премьер-министр Маргарет Тэтчер; она пообещала «тщательное расследование». По горячим следам пресса сообщала, что компания «Бритиш эйртурз», во-первых, пренебрегла элементарными мерами безопасности, допустив перегрузку лайнера; во-вторых, серьезные неполадки обнаружены в двигателе, который, помимо прочего, был плохо закреплен. В результате, когда машина развила большую скорость, двигатель повело в сторону и пламя из сопла переметнулось на фюзеляж. Никому из пассажиров в хвостовой части спастись не удалось, они даже не успели расстегнуть ремни безопасности. Журналисты отмечали также, что это не первый случай, когда у «Боинга-737» загорается двигатель. За последние 18 месяцев идентичные аварии произошли дважды, что, по мнению специалистов, ставит под вопрос надежность конструкции двигателей на самолетах данного типа.

Подготовка официального отчета о расследовании причин катастрофы в Манчестере заняла почти четыре года. Бюро по

расследованию авиационных происшествий тщательнейшим образом изучало обстоятельства манчестерской трагедии. Подробный отчет содержал более тридцати рекомендаций по улучшению пожаробезопасности конструкции самолета, технологии ремонта двигателей «Пратт энд Уитни» JT8D-15 и совершенствованию методики спасения пассажиров в случае возникновения пожара в салоне.

Следователям удалось выяснить следующее. Двигатель, установленный на «Боинге», успел налетать 7482 часа, когда в его камере сгорания № 9 обнаружили усталостные трещины. Двигатель сняли с самолета, и трещины заварили при помощи обычной дуговой сварки. После этого самолет налетал еще 4611 часов. За день до катастрофы в аэропорту Манчестера пилот «Боинга» сообщил механикам авиакомпании, что левый двигатель неустойчиво работает на малом газу. Механики, вместо того чтобы отремонтировать камеру сгорания, просто увеличили обороты малого газа. Катастрофическое разрушение двигателя не заставило себя долго ждать. С тех пор ремонт усталостных трещин в камерах сгорания двигателя JT8D-15 методом дуговой сварки запрещен.

Особое внимание в отчете специалистов из Фарнборо уделено эвакуации пассажиров в случае пожара. По нормам Международной организации гражданской авиации (МОГА), пассажиры должны успеть покинуть салон любого самолета в течение 90 секунд. Формально этот норматив соблюдается всеми авиастроителями, но для его выполнения в кресла авиалайнера, который стоит в ангаре, часто усаживают специально натренированных людей. Затем открываются все основные и запасные выходы и включается секундомер. При этом фюзеляж не задымляется. Неудивительно, что в идеальных условиях все успевают покинуть салон «горящего» самолета за полторы минуты.

Психологи из Кренфилдского технологического института провели свой эксперимент в обстановке, максимально приближенной к подлинной. В лаборатории института построили макет современного пассажирского самолета, в салоне его установили видеокамеры. Роль пассажиров играли случайные люди. По команде «стюардессы» им следовало можно быстрее выбраться из «горящей» машины. Чтобы приблизить условия к реальным, салон заполнили безвредным дымом. Самым ловким полагалась премия — 5 фунтов.

Экспериментаторы с интересом наблюдали, как люди давят и отталкивают друг друга, пытаясь добраться до выходов. За полторы минуты выбраться из самолета удалось немногим.

В отчете содержались и предложения изменить планировку салона «Боинга-737». Когда огонь потушили и спасатели наконец проникли в салон самолета, они обнаружили наибольшее количество трупов рядом с аварийными выходами, расположенными над крыльями лайнера. Дело в том, что путь к дверям загораживали спинки стоящих напротив кресел. Много тел оказалось и в центральном проходе. Видимо, дым и огонь вынуждал людей пригибаться и они безуспешно пытались отыскать в задымленном салоне дорогу к выходу.

Теперь все пассажирские самолеты стали оборудовать специальным аварийным освещением, которое монтируется на полу кабины и помогает ориентироваться в условиях задымления. Расстояние между креслами в

районах запасных выходов увеличили таким образом, чтобы их спинки не мешали эвакуации. Во многих странах началась разработка кислородных масок для пассажиров. На новых самолетах для отделки салона и изготовления кресел чаще стали использоваться негорючие и нетоксичные материалы.

После падения «Трайдента» авиакомпании BEA в 1972 году пожар «Боинга-737» в Манчестере — вторая по количеству человеческих жертв катастрофа, которая произошла с самолетом английской авиакомпании на территории Великобритании.

Гибель президента Саморы Машела

19 октября 1986 года в Южной Африке потерпел катастрофу пассажирский самолет Ту-134А. Погибли 39 человек, в том числе президент Мозамбика Самора Машел.

Самора Машел стал в 1975 году первым президентом Народной Республики Мозамбик. 14 миллионов мозамбикцев видели в Саморе живое воплощение единства нации, отождествляли себя с ним. Для него мир всегда представлял главную цель деятельности как на национальном, так и на международном уровне. Он и погиб, выполняя миссию мира.

В роковой воскресный вечер 19 октября 1986 года самолет Ту-134А приближался к Мапуту; на борту — возвращавшиеся из Замбии, с совещания глав «прифронтовых» государств, президент Машел и его советники. Советскому экипажу, работавшему в Мозамбике уже три года, предстояло совершить 66-ю посадку в местном аэропорту. Из предыдущих посадок по крайней мере две трети приходилось на ночное время. Экипаж строго следовал заданным курсом, бортовые системы работали нормально, погода благоприятная. Внезапно за 96 км до посадки самолет отвернул на 37 градусов вправо и 10 минут спустя столкнулся с горой в провинции Наталь Южно-Африканской Республики. Вместе с президентом погибли 34 пассажира и 5 членов экипажа.

Самора Машел — ярый противник апартеида и расизма, насаждаемого ЮАР. Разумеется, отношения между соседними странами сложились весьма напряженные. По сообщению агентства ЮПИ, когда уцелевший после катастрофы офицер личной охраны президента Фернанду Мануэл Жоау добрался до ближайшей деревни и позвонил в полицию с просьбой оказать помощь пострадавшим, та приехала не сразу. Только через шесть часов узнали об авиакатастрофе в Мозамбике. Более того, по координатам, сообщенным юаровцами, следовало, что самолет разбился на территории государства Свазиленд.

Оператор телекомпании «Телесине» сказал, что уцелевшие пассажиры были очень удивлены поведением прибывших к месту аварии полицейских. Вместо того чтобы оказать стонущим, истекающим кровью раненым первую медицинскую помощь, они спросили: «Это обломки президентского самолета?» «Да, — ответили немногие из тех, кому посчастливилось выжить. — Вот здесь — тело президента».

Полисмены, не обращая внимания на раненых, осматривали руины, забирали все, что попадалось, — дипломатическую почту, документацию, деньги. Восьмерых пассажиров из-за черного цвета кожи в ЮАР лечить не

стали. Медицинская помощь на самом высоком уровне оказана лишь 37-летнему бортмеханику Новоселову — единственному, кто уцелел из экипажа (ушиб мозга, переломы ребер, ключицы, правой ноги). За ним ухаживали несколько медсестер, его навестил министр иностранных дел ЮАР Рулоф Бота. Через несколько дней советского бортмеханика переправили в Мапуту, а затем в Ленинград.

Владимир Новоселов в авиации работал не первый год. Заочно окончил Московский институт инженеров гражданской авиации; с 1978 года — бортинженер; налетал более 6 тысяч часов. В 1985 году, когда в Мозамбике заболел бортмеханик президентского самолета Ту-134, руководство Ленинградского объединенного отряда сразу остановилось на кандидатуре Новоселова.

С мая 1985 года Владимир работал в Мапуту. Вскоре приехали Надя, дети Лена и Антон; так началась для них новая жизнь. Экипаж президентского Ту-134 очень дружный: командир Юрий Новодран, в авиации двадцать пять лет; второй — Игорь Картамышев; штурман Олег Кудряшов; радист — Анатолий Шулипов. Все они не только летали вместе, — дружили семьями; жили в одном доме, в одном подъезде.

Экипаж Новодрана — оперативный: только президента Мозамбика Самору Машела он перевозил за последние месяцы девять раз. Часто летали министр обороны, министр иностранных дел, другие видные деятели партии Фрелимо, члены правительства. География полетов Ту-134А была столь же широка, как и сама Африка: Ангола, Замбия, Танзания, Зимбабве, словом, «горячие точки» континента.

19 октября взлет Ту-134 оказался последним. В чем причина катастрофы?

«Я уверен, что это не авария — диверсия. Юаровцы ее спланировали заранее, — говорил журналистам Владимир Новоселов. — Им мешал Самора Машел, президент. Встреча Машела с президентами Заира, Анголы и Замбии носила конфиденциальный характер. В пункт N слетелось несколько машин других президентов. Самора Машел вышел из Ту-134 и пересел на другой самолет. Вечером того же дня, часов в шесть, он прибыл в Лусаку. Выглядел сильно уставшим, но, как и всегда, не подавал виду: шутил, смеялся. Я не припомню рейса, когда этот подвижный неунывающий человек не зашел бы к нам в пилотскую и не спросил о делах, настроении экипажа.

Самолет набрал нужную высоту и взял курс на Мапуту. Вместе с экипажем на борту находились 43 человека. Над Замбией стрелка высотомера показывала 11400 метров. Когда пересекли границу Мозамбика, Ту-134 снизился до 10600 метров. Новодран дал команду радисту Толе Шулипову запросить аэропорт Мапуту.

«Чарли-найн, чарли-альфа-альфа, — выговаривал в эфир радист позывной нашего самолета. — Разрешите снижение».

«Разрешаем».

Погода самая что ни на есть летная. Как сейчас помню рваные, жидкие облака, огни африканских поселков. Подчеркиваю: облака не были ни дождевыми, ни, как утверждают юаровцы, грозовыми. Мапуту лежал впереди слева. Где-то совсем недалеко, справа по борту, проходила граница Мозамбика с ЮАР.

Новодран попросил второго пилота осмотреть правую полусферу. «Все в порядке, командир», — успокоил его Игорь. Мы медленно снижались. Высота 5200, 3000… До Мапуту оставалось 113 километров. Новодран выключил автопилот и уже вел самолет «руками». Юрий Викторович отличный летчик. Даже штурман Кудряшов и радист Шулипов, у которых за плечами по 13—14 тысяч часов летного времени, и те не припомнят командира более опытного, чем Новодран.

Наш самолет шел курсом 170 градусов. Шасси пока не выпускали, закрылки тоже. К предпосадочной прямой готовы не были — рано.

Высота меньше 1000 метров. Последнее, что запомнил, — цифру 970 на приборе. И больше ничего…»

Через несколько минут Ту-134 разбился.

Вскоре после авиакатастрофы в ЮАР выдвинули версию, будто у некоторых членов экипажа обнаружен в крови алкоголь. Позже министр иностранных дел Р. Бота был вынужден признать: ложную версию придумали местные авиаэксперты.

Поскольку упавший на южноафриканскую территорию самолет Ту-134А эксплуатировался Мозамбиком, а изготовлен в Советском Союзе, в соответствии с действующими положениями Международной организации гражданской авиации расследование велось на трехсторонней основе, то есть ЮАР с участием представителей Мозамбика и СССР.

Все собранные материалы доказывали, что на протяжении полета самолет Ту-134А его силовые установки, системы, узлы, агрегаты, а также бортовое пилотажно-навигационное и радиотехническое оборудование находились в исправном состоянии. Экипаж следовал строго по выбранному курсу, с отклонением от оси трассы в пределах не более 4—6 км, что вполне допустимо. Трехсторонняя комиссия в своем докладе констатировала: «В течение полета в работе систем самолета поломок и неисправностей не было».

Нормальные метеорологические условия: «Прогнозируемая погода была благоприятной для выполнения полета… Фактическая информация о погоде совпала с метеосводкой», — отмечала комиссия.

Что касается действий экипажа, то изучение материалов расследования подтверждает: на протяжении всего полета он находился в работоспособном состоянии, полностью контролировал ситуацию, четко вел связь с диспетчером аэропорта Мапуту, адекватно реагировал на пилотажно-навигационную информацию, поступавшую на борт.

Все члены экипажа имели квалификацию специалистов 1-го класса; их подготовка, психофизическое состояние, накопленный опыт выполнения международных полетов, а также полетов по трассам Мозамбика, с посадками в аэропорту Мапуту, в том числе в ночных условиях, соответствовали самым строгим требованиям. Это подтвердила и трехсторонняя комиссия.

Экспертами расшифрованы записи бортовых средств объективного контроля («черные ящики»); изучен радиообмен экипажа самолета и диспетчера службы УВД международного аэропорта Мапуту; проанализированы данные радиолокационной проводки самолета; осуществлены лабораторные работы. Помимо всего этого, комиссия

осмотрела место происшествия на территории ЮАР, неподалеку от мозамбикской границы; исследовала детали потерпевшего катастрофу Ту-134А, его системы и агрегаты; получила свидетельские показания.

Собранные за несколько недель многочисленные материалы совместно обсуждены, систематизированы и согласованы. Однако при подписании 16 января трехстороннего протокола по докладу о полученной информации представители ЮАР, словно бы «забыв» о принятых ранее на себя обязательствах следовать процедурам ИКАО, категорически отказались продолжить работу в рамках совместной комиссии по подготовке заключительного отчета.

В связи с этим советская сторона внесла в протокол от 16 января 1987 года официальное заявление. В нем указывается, что в полном соответствии с требованиями ИКАО необходимо провести совместную разработку анализа и заключения по результатам расследования. Параграф 6.11, приложение 13 к Чикагской конвенции 1944 года Гласит: «Государству, проводящему расследование, следует направлять проект окончательного отчета всем странам, которые принимали участие в расследовании, с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по этому отчету по возможности скорее». Вместо этого власти ЮАР в одностороннем порядке приняли решение о подготовке заключительного акта не совместной комиссией, а судом, начавшим свои слушания 20 января в столице ЮАР.

Председатель йоханнесбургской комиссии по расследованию причины катастрофы Сесил Марго, представители Англии и США, в частности астронавт Фрэнк Борман, заявили, что самолет отклонился от курса из-за ошибки экипажа, настроившего бортовое навигационное оборудование на радиомаяк свазилендского аэропорта Матсапа (вместо радиомаяка аэропорта Мапуту).

Советская сторона провела собственную оценку всех обстоятельств происшествия и пришла к заключению, что причиной отклонения самолета от курса явилась работа ложного радионавигационного маяка, расположенного за пределами аэропорта Мапуту (считается, что это была преднамеренная и тщательно спланированная акция с целью уничтожения Саморы Машела).

За полетом Ту-134А пристально наблюдали радары ВВС ЮАР с самого момента его взлета в Лусаке. Если самолет не был сбит с курса электрорадиомаяком, то почему ВВС этой страны не предупредили экипаж о нарушении самолетом государственной границы?

Итак, материальная часть, то есть воздушное судно, функционировало нормально; опытный экипаж здоров; полет осуществлялся в обычных метеоусловиях. Что же заставило президентский Ту-134А, летевший в Мапуту, за 96 км до посадки неожиданно отвернуть на 37 градусов вправо?

Проанализировав записи бортового речевого самописца, специалисты трехсторонней комиссии выделили ключевую фразу, проливающую свет на происшедшее событие. В ответ на замечание командира корабля в связи с отворотом самолета вправо штурман в своем докладе заявил: «УОК туда показывает». УОК — это высокочастотный всенаправленный радиомаяк, и, судя по всему, информация от него была

принята бортовыми навигационными системами самолета. Лабораторные исследования электронных блоков подтвердили, что бортовая курсовая система была настроена строго на частоту маяка аэропорта Мапуту. Именно на этой частоте более мощным ложным маяком передавалась заведомо неправильная информация, что и привело к изменению курса самолета; в результате на высоте 665 м, в горной местности он столкнулся с землей.

На одном из заседаний суда в Йоханнесбурге утверждалось, что если экипаж и поверил другому маяку, то это был маяк в местечке Матсапа (Свазиленд). Однако частота, на которой работал официально зарегистрированный свазилендский маяк, совсем иная, чем у мапутского.

Проведенный советскими специалистами расчет зоны распространения радиоволн маяка в Свазиленде показывает, что маяк мог бы взаимодействовать с самолетом на расстоянии не более 135 км, что связано с затенением маяка горами. А Ту-134А в момент отклонения с установленного курса находился от Матсапы на расстоянии 202 км и его бортовое оборудование технически не могло воспринимать свазилендский сигнал.

Имеются ли объективные свидетельства того, что действовал ложный УОК? По сообщению мозамбикской стороны, вечером 19 октября из города Бейра в Мапуту на 50 минут позже Ту-134А летел рейсовый самолет «Боинг-737-200» мозамбикской авиакомпании ЛАМ. Как и президентский самолет, он отклонился от трассы вправо и следовал параллельным курсом в направлении точки происшествия. Однако после того как зона аэропорта Мапуту была объявлена закрытой, диспетчер возвратил «Боинг» в Бейру. По заявлению экипажа, он полностью доверял показаниям бортовых навигационных средств, настроенных на УОК Мапуту, и продолжал бы полет, не внося никаких корректив в курс следования.

«Совокупность всех обстоятельств гибели самолета не оставляла сомнений, что это был результат диверсии, — заявил заместитель министра гражданской авиации СССР Иван Федотович Васин. — Преднамеренное воздействие эффективных наземных радиотехнических средств, расположенных за пределами аэропорта Мапуту, привело к отклонению самолета от заданного курса и столкновению его с землей на южноафриканской территории».

По словам южноафриканского журналиста Жака Дю-При, пытавшегося самостоятельно расследовать обстоятельства катастрофы, вполне возможно, что где-то в районе Мбузини был действительно установлен радиомаяк, который посылал в эфир ложные сигналы. Эти сигналы и сбили с толку опытных советских пилотов. Дю-При разговаривал с местными крестьянами, первыми оказавшимися на месте катастрофы. В своих рассказах они упоминали об армейской палатке, разбитой на горе, в которую врезался самолет: она размещалась на расстоянии примерно 150 м от останков самолета. По показаниям очевидцев, стоянка покинута на следующий день после катастрофы…

Катастрофа космического корабля «Челленджер»

28 января 1986 года на 74-й секунде после старта взорвался американский космический корабль «Челленджер». Погибли 7 астронавтов.

Программа «Спейс шаттл» стала самой трудной для НАСА. Уже первый старт «Колумбии» откладывали трижды, добиваясь безупречной работы систем. Запуск первого корабля многоразового использования в пилотируемом режиме состоялся 12 апреля 1981 года. На борту «Колумбии» два астронавта работали двое суток и шесть часов.

В первом полете «Челленджера», летом 1983 года, в качестве бортинженера принимала участие астронавт Салли Райд. Она специализировалась по работе с механическим манипулятором — гигантской рукой, вывода и захвата с орбиты искусственных спутников. Вдвоем с бортинженером Джоном Фабианом с помощью 15-метрового электронно-механического манипулятора, снабженного двумя телекамерами, они вывели на орбиту спутник связи, а затем вернули его в грузовой отсек.

Корабль многоразового использования «Челленджер» — это связка пилотируемой орбитальной ступени (космического самолета), двух одинаковых твердотопливных ракетных ускорителей (ТТУ) и топливного бака с жидким топливом. Ракетные ускорители предназначены для разгона на начальном участке траектории, время их работы — чуть больше двух минут. На высоте примерно 40—50 км они отделяются и затем на парашютах приводняются в акватории Атлантического океана. Подвесной топливный бак в виде гигантской сигары снабжает жидким кислородом и водородом основную двигательную установку, расположенную в хвостовой части орбитальной ступени. Опустев, он отделяется и сгорает в плотных слоях атмосферы. Самая сложная часть комплекса — орбитальная ступень, внешне напоминающая самолет с треугольным крылом. Каждый корабль серии способен отправиться в полет от 100 до 500 раз. Самым опасным участком полета считался момент приземления. Скорость корабля при входе в атмосферу в несколько раз больше, чем скорость истребителя. Совершить посадку необходимо с первого раза.

«Челленджер» поражал своими размерами: его масса на старте 2000 т из которых 1700 т — топливо.

Запуск челночных космических кораблей, как и осуществление всей космической программы Соединенных Штатов, обеспечивает НАСА. Решение об этом принято еще в 50-е годы. Но едва ли не львиную долю полетов челночных космических кораблей финансировали Американские военно-воздушные силы. Первоначально они видели в «челноках» идеальное средство для вывода на орбиту военных спутников. Но позднее, из-за часто возникавших неполадок в системах челночных кораблей, командование ВВС вновь склонилось к тому, чтобы некоторые, особо дорогостоящие спутники запускать с помощью ракет и сохранить таким образом у себя в резерве запасное средство вывода на орбиту различных объектов.

Космическая программа США на 1985 год была крайне амбициозна, а в 1986 году стала еще напряженнее. НАСА никогда не дает согласия на запуск, если нет полной уверенности, что к старту все тщательно подготовлено. В то же время от Управления по аэронавтике требовали во что бы то ни стало выдерживать официально объявленный график полетов.

Но выдержать его так и не удалось, наметилось отставание, и за это руководство НАСА подверглось резкой критике как со страниц печати, так и в конгрессе.

Под нарастающим давлением сверху руководители НАСА были вынуждены потребовать от всех подразделений ускорить работы как только можно и при этом обеспечить максимальную безопасность полетов. А ведь НАСА — организация очень консервативная, здесь не терпят даже малейших отступлений от инструкций. До 1986 года было осуществлено 55 запусков американских пилотируемых космических кораблей — и ни одной катастрофы в воздухе. В 1967 году корабль вспыхнул на стартовой площадке, трое астронавтов погибли. Двадцать четыре полета челночных кораблей прошли успешно. Все ждали двадцать пятого.

Какую цель преследовал очередной полет «Челленджера»? Планировалось запустить и затем, после встречи с кометой Галлея, снова взять на борт искусственный спутник. Намечался также вывод на орбиту спутника связи. Особое внимание было приковано к учительнице Кристе Маколифф. За два года до старта в США по инициативе президента Рональда Рейгана объявлен конкурс, на который пришло одиннадцать тысяч заявок. Программа «Учитель в космосе» касалась механики, физики, химии, космической технологии. Предполагалось рассмотреть в условиях невесомости действие законов Ньютона, простых механизмов, прохождение процессов гидропоники, вспенивания, хроматографии. Криста Маколифф готовилась провести два урока, которые на четвертый день полета собиралась транслировать для сотен школ некоммерческая телекомпания Пи-Би-Эс.

В состав экипажа «Челленджера» вошли семь человек: Фрэнсис Дик Скоби, 46 лет, командир корабля, майор военно-воздушных сил из Оберна, штат Вашингтон; Майкл Смит, 40 лет, второй пилот, служил в Военно-морском флоте Соединенных Штатов, место жительства — Морхед-Сити, штат Северная Каролина; Рональд Макнейр, 35 лет, доктор наук, Лейк-Сити, штат Южная Каролина; Эллисон Онизука, 39 лет, майор военно-воздушных сил, Килакекуа, штат Гавайи; Криста Маколифф, 37 лет, учительница, Конкорд, штат Нью-Хемпшир; Грегори Джарвис, 41 год, инженер по спутниковому оборудованию, Детройт, штат Мичиган; Джудит Резник, 36 лет, доктор наук, Акрон, штат Огайо.

Экспедиция космического корабля «Челленджер», носившая кодовый номер STS-51-L, неоднократно откладывалась. В первый раз это произошло 23 декабря 1985 года. Запуск перенесли на 22 января, однако осложнения с аналогичного типа кораблем «Колумбия» вынудили отсрочить полет еще на день. Накануне этой даты устанавливается новая — 25 января. Затем из-за неблагоприятных погодных условий запуск назначают на 26 января. Однако специалисты снова оценивают погоду как неподходящую для старта — произошло неожиданно резкое похолодание. 27 января — первый день, когда запуск признан реально возможным и проведены предпусковые испытания систем корабля. После полуночи началась заправка топливом подвесного бака.

В 7.56 астронавты занимают свои места на борту «Челленджера». Но в 9.10 предстартовый отсчет времени неожиданно прерывается: заклинило одну из рукояток бортового люка, и плотно закрыть его не

удается. Пока устраняли неисправность, в районе взлетно-посадочной полосы, предназначенной на случай вынужденной посадки, ветер настолько усилился, что в 12.35 запуск было решено перенести на следующий день.

Прогноз погоды предвещал к ночи безоблачное небо и температуру воздуха ниже нуля. В половине второго ночи специальная команда по очистке ото льда отправилась проверить состояние поверхности космического корабля, установленного на стартовом столе. В 3.00 команда вернулась на базу и предупредила, что за три часа до запуска необходимо еще раз проверить степень обледенения «Челленджера».

В 7.32 из-за низкой облачности и ожидавшегося дождя время посадки экипажа в шаттл отложили на час. Этот «лишний» час позволил астронавтам позавтракать не спеша и со всеми удобствами. В 8.03 астронавты сели в микроавтобус. В 8.36 заняли кресла на борту «Челленджера». Запуск планировался в 9.38, однако, уступив требованию команды по очистке ото льда, руководители полета были вынуждены отсрочить его еще на два часа.

Во время вынужденной задержки Джудит Резник, вторая в истории США женщина-астронавт, дала короткое интервью. Несмотря на то, что экипаж состоял из семи астронавтов, Джудит подчеркнула, что их шестеро, а значит, на ней лежит шестая часть ответственности за успех всей космической экспедиции. Профессионал Резник демонстративно отказывалась признать равной себе Кристу Маколифф, учительницу, которой просто повезло. Еще бы, к своему первому полету Джудит готовилась шесть лет.

28 января 1986 года, в 11.38.00.010, «Челленджер» наконец стартовал. Среди наблюдавших запуск — школьники из класса Кристы Маколифф. Остальные учащиеся школы в Конкорде, где она преподавала, следили за стартом по телевизору. А на мысе Канаверал среди прочих приглашенных — ее отец, мать, муж, адвокат Стив Маколифф, и двое их детей — девятилетний Скотт и шестилетняя Кэролайн.

Казалось, полет во всех отношениях проходит нормально. На 57-й секунде центр управления сообщил: двигатели работают с полной нагрузкой, все системы функционируют удовлетворительно.

Последние слова, прозвучавшие с борта «Челленджера» и зафиксированные на магнитной ленте, принадлежали командиру корабля Фрэнсису Дику Скоби: «Roger, go at throttle up», что означает примерно следующее: «Все в порядке, идем на полной скорости».

Никаких аварийных сигналов из кабины экипажа не поступало; первые признаки катастрофы отметили не приборы, а телевизионные камеры, хотя установленная на борту космического корабля контрольно-измерительная аппаратура исправно, до самого последнего момента подавала на Землю электронные импульсы. Через 73, 618 секунды после старта на экране радиолокатора отчетливо обозначились траектории падавших в море многочисленных обломков и дежурный служащий НАСА констатировал: «Корабль взорвался».

То, чего не увидели люди, наблюдавшие запуск, и не зафиксировали приборы, стало очевидным, когда проявили отснятые фотоавтоматами пленки и с помощью компьютеров, в режиме

сверхзамедленного действия проанализировали видеозаписи.

Через 0, 678 секунды после старта в районе нижнего стыка секций правого твердотопливного ускорителя (ТТУ) появилось облачко серого дыма. Ускоритель состоит из одиннадцати базовых секций; дым появился там, где почти вплотную к его корпусу прилегает двигатель«Челленджера».

В промежутке между 0, 836 и 2, 5 секунды ясно видны восемь струек дыма, принимающего все более темный оттенок.

Через 2, 733 секунды после старта струи исчезают: к этому моменту космический корабль развивает такую скорость, что отрывается от своего дымового шлейфа.

Время полета 3, 375 секунды. Позади «Челленджера», на некотором расстоянии еще видны серые клочья дыма; по мнению специалистов, его черно-серый цвет и густота могут свидетельствовать о том, что горит изоляционный материал в месте стыка секций ускорителя, где расположены два так называемых кольцевых уплотнителя.

58, 788. В том месте, где из ускорителя пробивался дым, появляется пламя.

59, 262. Начиная с этого момента огонь виден совершенно отчетливо. Одновременно компьютеры впервые отмечают разную силу тяги правого и левого ускорителей. Сила тяги правого меньше: из него утекает горящий газ.

64, 60. Цвет пламени меняется, поскольку начинается утечка водорода, содержащегося в огромном подвесном топливном баке, к которому прикреплены как два ускорителя, так и сам «Челленджер». Внутри бак разделен надвое толстой перегородкой; по одну ее сторону находится сжиженный водород, по другую — сжиженный кислород; вместе они образуют горючую смесь, питающую двигатель «Челленджера».

72, 20. Нижнее крепление, соединяющее правый твердотопливный ускоритель с подвесным баком, ломается. Ускоритель начинает поворачиваться вокруг верхнего крепления. Одновременно с этим через отверстие в корпусе бака продолжается утечка жидкого водорода; та его часть, что еще остается в баке, переходит в газообразное состояние и с нарастающей силой давит на внутреннюю перегородку. Повернувшись вокруг верхнего крепления, правая ракета-ускоритель ударяет острием в стенку топливного бака, пробивает ее и дает выход теперь уже и кислороду, о чем свидетельствует белое облачко. Это происходит через 73, 137 секунды после старта. На высоте 13800 м «Челленджер» превращается в пылающий факел, мчащийся примерно вдвое быстрее звука. Через пять десятых секунды он разваливается на части.

Взрыв произошел, когда «Челленджер» проходил зону максимального аэродинамического давления. В это время корабль испытывает очень большие перегрузки. Командир пятой экспедиции по программе «Спейс шаттл» рассказывал, что в ту минуту ему казалось, будто корабль вот-вот развалится. Поэтому при прохождении данной зоны двигатели ни в коем случае не должны работать на полную мощность.

Катастрофа произошла в тот момент, когда командир корабля Дик Скоби включил максимальную скорость. Однажды в беседе с репортером он сказал: «Этот корабль когда-нибудь непременно взорвется». Дик Скоби, летчик-испытатель, потом служил во Вьетнаме, где принимал участие во

многих операциях и получил несколько наград. Устройство корабля крайне сложно, говорил он, и при этом он буквально начинен взрывоопасными веществами; взять хотя бы одни только твердотопливные ракеты, способные придать кораблю скорость 17 тысяч миль в час; а ведь еще имеется подвесной бак с несколькими сотнями тысяч фунтов легковзрывающихся сжиженных газов. Достаточно выйти из строя какой-нибудь малозначительной системе, чтобы вся эта махина разлетелась вдребезги. Бывает же в авиации, что из множества одинаково надежных самолетов какой-то один вдруг терпит аварию и разбивается.

При этом Дик Скоби подчеркнул, что, даже если это случится, катастрофа не должна стать препятствием дальнейшему осуществлению космической программы. И полеты, конечно же, будут продолжаться, хотя до возобновления их наверняка пройдет известное время.

Лео Крупп, бывший летчик-испытатель фирмы «Рокуэлл» и эксперт по челночным космическим кораблям, на вопрос, могли ли спастись астронавты, ответил: «Вы знаете, все эти события развивались настолько быстро, что они, пожалуй, ничего и заметить-то не успели. Вообще же, если, например, корабль отклоняется от заданной траектории, то руководитель группы центра управления полетом по контролю за траекторией немедленно посылает на корабль сигнал об этом и на приборной доске в кабине экипажа загорается соответствующий индикатор. Командир корабля располагает несколькими секундами, для того чтобы включить систему экстренного отцепления „челнока“ от подвесного топливного бака и ракет-ускорителей. Для этого достаточно перевести один рычажок в нижнее положение и нажать кнопку. Если бы сегодня командир это сделал — „Челленджер“ остался бы цел. *6 ...* Но прежде чем командир это сделает, он, чтобы не было никаких недоразумений, должен дождаться подтверждения сигнала тревоги руководителем группы обеспечения безопасности полета. Однако, насколько мне известно, в данном случае критическая ситуация возникла настолько быстро, что руководитель группы безопасности попросту не успел ничего осознать и принять решение…»

Президент Рональд Рейган со своими ведущими сотрудниками находился в Овальном кабинете и готовился к встрече с корреспондентами и редакторами телекомпаний, когда вошли вице-президент Буш и советник по национальной безопасности Пойндекстер. Они-то и сообщили президенту о случившемся. Совещание тотчас прервали, и все перешли в рабочий кабинет президента, где есть телевизор. Рейган, встревоженный, расстроенный, с нетерпением ждал новых сведений. Несколько часов спустя он попытался утешить опечаленную страну проникновенной речью. Обращаясь к школьникам Америки, президент сказал: «Я понимаю, очень тяжело осознавать, что такие горькие вещи иногда случаются. Но все это является частью процесса исследований и расширения горизонтов человечества».

Американцы были потрясены. За последнюю четверть века ученые и космонавты США совершили 55 космических полетов, и их успешное возвращение на Землю воспринималось как нечто само собой разумеющееся. Многим стало казаться, что в Америке почти каждый молодой человек, потренировавшись несколько месяцев, может

отправиться в космос.

Особенно тяжело трагедию «Челленджера» перенесли в Конкорде. Ведь там, в школьной аудитории, собрались перед телевизором коллеги Маколифф и ученики, хорошо знавшие ее. Ах, как они ожидали ее выступления, как надеялись, что она прославит их городок на всю Америку! Когда распространилась трагическая весть о гибели «Челленджера», все тридцать тысяч жителей Конкорда погрузились в траур.

По советскому радио передали соболезнования американскому народу. В Москве объявили, что именами двух женщин, погибших на космическом корабле, — Маколифф и Резник — назовут два кратера на Венере.

В Ватикане папа Иоанн Павел II попросил тысячи собравшихся людей помолиться за погибших астронавтов, — в его душе трагедия вызвала чувство глубокой печали.

В США был объявлен траур. В Нью-Йорке погас свет в самых высоких небоскребах. На морском побережье Флориды двадцать две тысячи человек держали горящие факелы. В память о погибших астронавтах в столице Олимпийских игр 1984 года Лос-Анджелесе снова был зажжен олимпийский огонь.

А на мысе Канаверал команды береговой охраны США и НАСА вели поиск обломков «Челленджера». Они приступили к работе лишь через час после взрыва, потому что осколки все падали. Район поисков охватывал около 6 тысяч кв. миль Атлантического океана.

Несмотря на огромную силу взрыва, поисковые партии нашли большие фрагменты «Челленджера», разбросанные по океанскому дну.

Пожалуй, самое драматичное было то, что носовая часть «Челленджера» с экипажем оказалась неповрежденной, — она просто падала вниз, в море, и разрушилась только при ударе о поверхность воды. Обломки кабины найдены на дне моря только через несколько месяцев, на глубине в 27 м. Останки экипажа извлекали из воды и в течение нескольких недель идентифицировали.

Через четыре дня, в пятницу, Америка прощалась с отважной семеркой. В окрестностях Хьюстона собрались родственники погибших, конгрессмены и около шести тысяч сотрудников НАСА. С речью выступил президент Рейган.

6 февраля приведена к присяге комиссия для расследования катастрофы под председательством бывшего государственного секретаря Уильяма Роджерса. Среди тринадцати членов комиссии — генерал Чак Игер, летчик, впервые осуществивший полет со сверхзвуковой скоростью; Нейл Армстронг, первый человек, ступивший на поверхность Луны; Салли Райд, первая женщина-астронавт Соединенных Штатов.

Специально созданная комиссия начала с пристрастием допрашивать на закрытых заседаниях высших должностных лиц НАСА и инженеров компании «Мортон тиокол», поставщика ракет-носителей на твердом топливе, которые, как предполагалось, привели к трагедии.

В материалах комиссии по расследованию катастрофы описан принцип соединения секций твердотопливной ракеты-ускорителя. Край кромки одной из секций образует хомут, в который плотно входит штифт другой секции. Аналогичный принцип применяется при склеивании модели,

где выступающая часть одной детали входит в паз другой. Особенность данного соединения в том, что паз и штифт расположены по окружности, а функцию клея выполняет специальная изоляционная гермомастика. Для обеспечения большей безопасности в местах стыка секций устанавливают по два кольцевых уплотнителя, изготовленных плотной резины; в случае образования зазоров уплотнители сдвигаются и перекрывают их. Среди поднятых со дна Атлантического океана обломков ракеты-ускорителя оказалось два узла, поврежденных до критической степени. Между хомутом № 131 и пригнанным к нему обрезком штифта № 712 зияет отверстие, прожженное в равной мере как снаружи, так и изнутри. Обломок этот — часть правого ускорителя, обугленного до нижнего межсекционного стыка. Изоляция отказала в самом опасном месте — там, где ускоритель крепится к топливному баку. Лишившись нижнего крепления, ускоритель повернулся вокруг верхнего и, подобно копью, вонзился в топливный бак.

Экспериментальным путем установлено: при запуске твердотопливного ускорителя между хомутом и штифтом образуется зазор размером в зависимости от силы тяги ускорителя — 0, 17—0, 29 дюйма (0, 42—0, 73 см). Этот зазор должен быть перекрыт эластичным кольцевым уплотнителем. Последний, однако, при нормальной и при низкой температуре функционирует по-разному. Эксперименты, проведенные по распоряжению комиссии Роджерса, показали, что при температуре плюс 25 градусов по Цельсию уплотнители принимают исходную форму в раз быстрее, чем при температуре, равной нулю.

Двадцать один раз челночные космические корабли взлетали при температуре воздуха выше 17 градусов по Цельсию, тем не менее в четырех случаях один из кольцевых уплотнителей сгорал. Трижды запуск проводился при температуре ниже 17 градусов, и два раза один из уплотнителей полностью уничтожался, а в одном случае оказался серьезно поврежденным и второй, подстраховочный уплотнитель. Но в такую холодную погоду, какая стояла перед полетом STS-51-L, челночные космические корабли еще ни разу не стартовали. В момент запуска «Челленджера» температура воздуха составляла всего плюс 2 градуса по Цельсию; на теневой стороне правого твердотопливного ускорителя (там, где позднее вышла из строя изоляция) наружная температура стальной обшивки не превышала минус 3 градусов.

Решение о запуске «Челленджера» было ошибочно — к такому выводу пришла комиссия по расследованию причин катастрофы. В документах сказано: те, кто приняли это решение, незнакомы с особенностями функционирования кольцевых уплотнителей; им неизвестно, что инструкция фирмы-изготовителя уплотнителей не рекомендует производить запуск при температуре воздуха ниже плюс 11 градусов; не знали они и о том, что представители «Рокуэлл интернэшнл корпорейшн» (разрабатывавшей систему челночного космического корабля) заблаговременно обращали внимание на возможные опасные последствия обледенения тех или иных узлов «Челленджера» перед стартом. Те, кто все это знал, ничего не решали, точнее, посчитали, что вопросы эти недостаточно существенны, носят слишком частный характер, чтобы докладывать о них начальству.

Первый документ, забраковавший принцип соединения секций твердотопливных ракет-ускорителей, датирован 21 октября 1977 года. С тех пор составлено двадцать две служебные записки по поводу недостатков, присущих кольцевым уплотнителям и гермомастике. Дата последней — 9 октября 1985 года. Записки циркулировали главным образом по цехам и отделам фирмы-изготовителя, некоторые попадали и в космический центр НАСА в штате Алабама, но ни разу ни одна не достигла верхушки управленческой пирамиды.

27 января 1986 года, за день до старта «Челленджера», один из инженеров концерна «Тиокол», производящего твердотопливные ракеты, а именно специалист по изоляционным материалам, обращает внимание своего начальства на то, что по данным метеорологов, температура воздуха во Флориде через 11 часов опустится ниже нуля, — запуск космического корабля в таких условиях крайне опасен. Руководители концерна связываются с ответственными деятелями НАСА и проводят с ними длительное совещание по телефону. Инженеры протестуют против запланированного на утро запуска и излагают свои доводы, однако со стороны НАСА дискуссию объявляют неуместной, поскольку-де нет никаких фактических доказательств, что кольцевые уплотнители на морозе непременно откажут. В результате один из представителей космического центра имени Дж. Маршалла в Алабаме возмущенно восклицает: «Что же нам — дожидаться, пока температура поднимется до одиннадцати градусов? А если это произойдет не раньше апреля?!» Вице-президент концерна «Тиокол» просит пять минут отсрочки, чтобы посоветоваться с сотрудниками. Однако вновь он звонит лишь спустя два часа. Теперь его инженеры считают, что если первый кольцевой уплотнитель выйдет из строя, то второй наверняка сработает и обеспечит достаточную безопасность. Концерн дает добро на запуск, и факсимильная копия соответствующего документа тотчас передается по фототелеграфу.

Что произошло в концерне «Тиокол» за эти два часа?

Без четверти девять вечера 27 января специалисты концерна — производителя твердотопливных ракет еще решительно протестуют против рискованного запуска «Челленджера». Однако уже к одиннадцати они в письменной форме заверяют, что не видят ничего опасного. Прервав телефонное совещание, вице-президент концерна Джералд Мейсон сперва выслушивает мнения подчиненных, а затем предлагает им покинуть кабинет, заявив, что в данном случае требуется не столько инженерное, сколько бизнес-решение. Главного инженера Роберта Лунда он просит остаться и строго наказывает ему: «Скиньте свою инженерскую шляпу и наденьте хоть ненадолго цилиндр бизнесмена».

Правительственная комиссия изучила более шести тысяч документов, опубликованных в виде четырехтомных материалов дела. Резюме доклада Роджерса звучит так: «Комиссией установлено, что администрация концерна „Тиокол“ изменила свою позицию и по настоянию космического центра имени Маршалла в штате Алабама дала согласие на осуществление полета STS-51-L. Это противоречило мнению инженеров концерна и сделано единственно с целью угодить крупному заказчику».

Проводя публичное слушание в сенатском подкомитете по науке, технологии и космосу, сенатор Эрнест Холдингс заявил о катастрофе: «Сегодня кажется, что ее можно было избежать». Позже он выдвинет обвинение против НАСА, которое, «очевидно, приняло политическое решение и поспешило осуществить пуск, несмотря на сильныевозражения».

Вынужденный тайм-аут в запуске шаттлов продолжался два с половиной года, которые специалисты оценивают как самые трудные в истории американской космонавтики. В целом была пересмотрена вся программа «Спейс шаттл». Пока велось следствие, шла доработка систем корабля, многочисленные проверки работы узлов и систем. Полтора миллиарда долларов было потрачено на модификацию шаттла. По подсчетам инженеров, новая конструкция потребовала увеличения объема работ по сравнению с базовой моделью в четыре раза. НАСА постаралось представить общественности «Дискавери» так, словно это совершенно новый корабль. Инженеры внесли 120 изменений в конструкцию орбитального корабля и 100 — в его совершеннейшую компьютерную начинку. Основное внимание уделялось тем самым опасным стыкам. В местах соединений увеличили слой теплоизоляции, поставили дополнительное кольцевое уплотнение и даже нагреватели, чтобы избежать возможного переохлаждения уплотнителя.

29 сентября 1988 года, после успешного полета «Дискавери», Америка вздохнула с облегчением: страна вернулась к полетам в космос с астронавтами на борту. Экипаж корабля из пяти человек впервые был облачен в оранжевые спасательные скафандры и снабжен индивидуальными парашютами и плавсредствами — на случай аварии при посадке. Однако, во время выведения «челнока» на орбиту спасти экипаж по-прежнему невозможно. Для того чтобы создать подобную систему спасения, пришлось бы существенно изменить конструкцию корабля, что экономически невыгодно.

Самолет «Боинг-707» взорван над джунглями Бирмы

29 ноября 1987 года над джунглями Бирмы исчез южнокорейский «Боинг-707» со 115 пассажирами на борту. Самолет выполнял рейс Багдад — Сеул.

В ноябре 1987 года японская полиция арестовала бойца так называемой Японской Красной Армии, прошедшего подготовку в ливийских секретных лагерях. На первом же допросе он признался, что его организация при поддержке Северной Кореи готовится совершить серию терактов на пассажирских самолетах авиакомпаний из капиталистических стран. Эта акция планировалась как прелюдия к широкомасштабной кампании террора, направленной на срыв Олимпийских игр, которые должны состояться в 1988 году в Сеуле, столице Южной Кореи.

Прошло четыре дня с момента ареста боевика «Красной Армии», и над джунглями Бирмы бесследно исчез южнокорейский «Боинг-707» со 115 пассажирами на борту. Самолет выполнял рейс № 858 Багдад — Сеул с промежуточной посадкой в Абу-Даби и Бангкоке. В районе границы с Таиландом на участке перелета из Абу-Даби в Бангкок связь с самолетом внезапно прервалась. Представители авиаслужб утверждали, что

четырехмоторный «Боинг» был взорван. В противном случае пилоту удалось бы совершить посадку либо передать на землю сообщение о неполадках на борту. Десять дней поисков в непроходимых джунглях результата не дали.

Новость о катастрофе «Боинга» еще не успела попасть на первые полосы газет, как в аэропорту Манамы, столицы Бахрейна, задержали непосредственных исполнителей теракта.

Во время проверки документов у пассажиров, вылетавших в Рим, работник аэропорта обратил внимание на странную пару — пожилого японца и сопровождавшую его девушку. Полиция задержала их для более тщательной проверки документов.

Старик заметно нервничал. Он попросил разрешения закурить. Полицейский не возражал. Японец достал сигарету и неожиданно вцепился в нее зубами. Оказалось, что в фильтре сигареты «Мальборо» спрятана ампула с цианистым калием. Его спутница тоже попыталась принять яд, но бдительная сотрудница полиции успела вырвать уже раскушенную ампулу буквально изо рта задержанной. Но даже малой дозы цианида оказалось достаточно, чтобы девушка потеряла сознание. «Отец», по паспорту японец Синьити Хатия, 69 лет, скончался тут же. «Дочь», Маюми Хатия, 27 лет, в тяжелом состоянии доставили в госпиталь, где вскоре с помощью врачей она пришла в себя.

Полиция выяснила, что террористы прилетели в Абу-Даби на «Боинге-707» «Кореан эйрлайнз». В надежде «залечь на дно» они перебрались из Объединенных Арабских Эмиратов в Бахрейн, где и попались на фальшивых документах.

Выяснилось, что эти двое сели в самолет в аэропорту вылета в Багдаде, затем покинули его при первой посадке в Абу-Даби, оттуда сразу направились другим самолетом в Манаму и заказали там авиабилеты в обратном направлении — на Рим. В последующие дни японская полиция направила в Манаму группу следователей для выяснения связи этих ли с фактом исчезновения южнокорейского самолета. С той же целью была в Манаму и группа следователей из Южной Кореи.

15 декабря Маюми направили из Бахрейна в Сеул. Вскоре она начала давать показания; из них следовало, что приказ об уничтожении самолета бомбой замедленного действия исходил от руководства Северной Кореи.

Ким Ок Хва (так звали террористку) и труп ее сообщника передали властям Южной Кореи. Они бросили молодую женщину в тюрьму и приступили к довольно жестким допросам. Методы ведения следствия не афишировались, но через несколько дней южнокорейские полицейские представили миру сенсационную историю. Ким Ок Хва оказалась северокорейским секретным агентом; вместе с напарником ей предстояло взорвать пассажирский лайнер.

7 марта 1988 года в Сеуле состоялся суд, который, основываясь на показаниях Ким Хен Хи (она же Ким Ок Хва, она же Маюми) и экспертизы фрагментов самолета, которые выловил со дна Андаманского моря один из таиландских рыбаков, вынес ей смертный приговор. Через два года смертный приговор отменен президентом Южной Кореи Ро Дэ У. Ким Хен Хи получила свободу. Ро Дэ У счел ее «жертвой общества, которое

отказывается признавать права человека…».

По словам Ким Хен Хи, японским манерам ее обучала 85-летняя женщина японского происхождения, а цель теракта — стремление сорвать Олимпийские игры 1988 года в Сеуле. Давать показания она начала после того, как увидела, что обращаются с ней очень хорошо, и поняла, какую трагическую ошибку совершила.

В мае 1991 года агентство Рейтер сообщило, что японские официальные лица провели опознание Дакучи Ейоко, японки, преподавателя Хен Хи. Представители южнокорейского АПНБ сообщили, что Дакучи Ейоко похищена спецслужбами Северной Кореи в 1978 году в пригороде Токио.

А в 1994 году в США уже вовсю продавалась биографическая книга Ким Хен Хи (настоящее имя террористки). «Знаю, что люди прочтут это как мою исповедь и если не простят, то хотя бы посочувствуют», — говорила прошедшая через тюрьмы женщина. Она очень хотела приехать в США, чтобы помочь в распродаже своего бестселлера. Однако американское правительство не дало ей въездной визы.

В книге Ким Хен Хи рассказывает, как ее, 18-летнюю, вызвали в кабинет декана университета, где она тогда училась. Там уже находился человек со значком на лацкане пиджака. Это означало, что владелец его — из Центрального комитета партии. Он провел с ней политическую беседу, после чего девушка оказалась в спецшколе, где готовили секретных агентов для выполнения особых заданий. Через неделю после спортивных занятий к Ким Хен Хи подошел человек из спецслужб и начал задавать ей вопросы:

— Почему ты учишь японский язык?

— Чтобы помочь нашему народу быть выше Японии и способствовать объединению Кореи.

— Что ты будешь делать после окончания школы?

— То, что мне скажет партия.

— Товарищ Ким Хен Хи, поздравляю вас, вы выбраны партией…

Они проследовали в пункт охраны объекта. «Теперь ты должна забыть свое настоящее имя. Ты будешь называться Ким Ок Хва», — сказал ей специальный агент Чанг и проводил девушку в комнату, где ей предстояло прожить долгие годы.

Ким Хен Хи успешно сдала изнурительные выпускные экзамены — письменную и устную работу, тесты по физической подготовке и, наконец, специальное учебное задание. Подготовка продолжалась и после экзаменов.

Новоиспеченного агента Ким Ок Хва представили человеку-легенде, которого сам Ким Чен Ир назвал «одним из самых выдающихся сотрудников разведки КНДР». Ким Сенг Ил — человек уже пожилой и, по-видимому, очень больной.

«Наша задача была вылететь из Пхеньяна в Москву, остановиться в посольстве КНДР и провести там несколько дней, — вспоминает Ким Хен Хи. — Затем рейсом „Аэрофлота“ перелететь в Будапешт, там нелегально перейти австрийскую границу и сесть в самолет, следовавший по маршруту Вена — Багдад — Абу-Даби — Бангкок — Сеул. Мне дали японское имя Маюми, и с моим напарником мы изображали японских туристов, отца и

дочь, путешествующих по свету.

Первая часть миссии прошла успешно. Мы сидели в аэропорту Багдада и ждала объявления посадки. Я пошла в женскую комнату и закрыла за собой дверь. В бутылке была жидкость, напоминающая минеральную воду. Я поставила взрыватель, чтобы он сработал ровно через 9 часов».

Ким Сенг Ил пронес на борт «адскую бомбу», замаскированную под радиоприемник. Удивительна легкость, с которой взрывное устройство было доставлено на борт воздушного судна. Комбинация не отличалась изяществом или трудностью исполнения, но из-за недосмотра обслуживающего персонала она удалась.

Служба безопасности венского аэропорта не обнаружила взрывное устройство, которое находилось в ручной клади Ким Ок Хва. Правда, стюардесса попросила вынуть из «радиоприемника» батарейки и передать ей на хранение, что «японец» Ким Сенг Ил сделал без долгих уговоров. С извинениями за причиненные неудобства батарейки вернули путешественникам в Багдаде.

Когда секретные агенты проходили предполетный досмотр в Багдаде, вновь возник вопрос о батарейках. Тогда пожилой «японец» вытащил из пакета радиоприемник и начал демонстрировать его служащим «Корейских авиалиний» и работникам аэропорта. Вероятно, персоналу не хотелось расстраивать пожилого пассажира, поэтому на борт «Боинга» взрывное устройство попало вместе с батарейками. Положив на багажную полку «радиоприемник» и бутылку с «минералкой», Ким Сенг Ил и Ким Ок Хва покинули самолет в столице Объединенных Арабских Эмиратов, а южнокорейский лайнер полетел дальше, навстречу собственной гибели…

«Часы показывали 5.54. Через шесть минут самолет разлетится в клочья где-то рядом с Бирмой. А мы стояли в Абу-Даби и намеревались вылететь ближайшим рейсом в Рим. Нас задержали на следующий день после того, как пришло сообщение о трагедии…».

Главными виновниками гибели южнокорейского «Боинга» признан Ким Ир Сен, президент Северной Кореи, и его сын и преемник Ким Чен Ир. Таким образом, 115 человек, трагически погибшие в авиакатастрофе, стали лишь пешками в большой политической игре, которую вели правительства двух враждующих государств — Северной и Южной Кореи.

Самое удивительное в этой истории то, что даже начинающему работнику службы безопасности известно: к любым электроприборам, особенно к магнитофонам и радиоприемникам следует относиться с особым подозрением, потому что именно под них чаще всего террористы маскируют взрывные устройства. Поэтому халатность работников аэропорта Багдада по отношению к Ким и ее спутнику вызывает недоумение если не подозрение.

Следует отметить, что «северокорейский след» неоднократно подвергался сомнению. Корпус самолета и «черный ящик» не найдены. Фактически следствие строилось только на показаниях одного свидетеля. Версия о теракте с севера «запущена» Сеулом буквально на следующий день после исчезновения самолета. Сотрудник южнокорейской разведки под видом дипломата первым встретился с Маюми и ее спутником, после того как их задержали в Бахрейне. В финале этой встречи — самоубийство

Синьити и попытка самоубийства Маюми. По некоторым сообщениям в Абу-Даби с борта самолета сошли вместе с так называемыми террористами сотрудники сеульской службы безопасности и одиннадцать южнокорейских «государственных» чиновников.

Аэробус А-300 сбит крейсером США

3 июля 1988 года американским крейсером «Винсеннес» сбит над Персидским заливом иранский аэробус А-300. Погибли 290 пассажиров и членов экипажа.

В 1983 году советский истребитель Су-15 сбил южнокорейский «Боинг-747», что вызвало громкий международный скандал. Американский президент Рональд Рейган получил лишний повод назвать СССР «империей зла». Но прошло пять лет, и теперь уже Рейган вынужден оправдываться перед мировой общественностью: крейсером США уничтожен пассажирский самолет А-300.

…Во время затянувшегося конфликта с Ираком иранские вооруженные катера и авиация в начале 1988 года развязали так называемую танкерную войну, атакуя в Ормузском проливе гражданские суда в надежде нарушить морские коммуникации Ирака и лишить его возможности экспортировать «черное золото» — нефть; на деньги от ее продажи Саддам Хусейн приобретал необходимое ему для продолжения войны с Ираном оружие. Пока жертвами бандитских нападений иранцев были суда нейтральных держав, США ограничивались грозными нотами в адрес аятоллы Хомейни; но вот под удар попали несколько танкеров под звездно-полосатым флагом, — Соединенные Штаты сосредоточили в Персидском заливе крупнейшую после Второй мировой войны военно-морскую группировку, что привело к резкому обострению обстановки, многократно увеличило вероятность вооруженных столкновений и до крайности повысило уязвимость гражданских объектов.

Американский военный крейсер «Винсеннес» («Vincennes»), прибывший в этот район в мае 1988 года, уже в июне стал участником серьезного инцидента. Корреспондент «Вашингтон пост» Патрик Тайлер сообщил, что командир корабля «предпринял попытку внести изменение в гражданское воздушное сообщение, что могло привести к столкновению в воздухе двух пассажирских самолетов». Другими словами, «Винсеннес» вынудил пассажирский самолет изменить курс, что едва не привело к авиакатастрофе. Этот инцидент произошел 8 июня и послужил основанием для протеста правительства ОАЭ посольству США в Абу-Даби.

«Корабли создают ужасную опасность для гражданских самолетов и ставят под угрозу жизнь людей, — предупреждал представитель авиационной диспетчерской службы в Дубаи. — Проблема в том, что командир каждого нового американского военного корабля, прибывающего в Персидский залив, недостаточно информирован и не понимает, как надо действовать в отношении движения пассажирских самолетов». Другой представитель авиационной диспетчерской службы в ОАЭ сказал, что командиры американских кораблей время от времени сбивали с толку пилотов пассажирских самолетов, от которых требовали назвать себя и сообщить о «намерениях», причем некоторые высказывались в агрессивном

тоне.

Журналист Тайлер писал в «Вашингтон пост»: «В течение последнего года вооруженные силы США получали все больше прав в принятии решений по противодействию агрессивным акциям иранских сил в Персидском заливе, но вопрос, когда открывать огонь, не дает покоя американским командирам с того момента, когда крейсер „Старк“ не сумел защититься от ракетного нападения иракского самолета в мае 1987 года, в результате которого погибли 37 американских моряков. Сегодня американские командиры действуют в небольшой и очень насыщенной гражданскими объектами зоне боев, которая стала представлять еще большую опасность в связи с новыми жесткими приказами, поступившими от представителей администрации Рейгана, которые хотят предотвратить попытки Ирана найти „прорехи“ в американской политике».

Командующие получили директиву от Пентагона открывать упреждающий огонь, если действия противника можно расценить как «опасные».

Катастрофа была неминуема — и она произошла. Район Персидского залива близ Ормузского пролива. Воскресенье 3 июня, 10.54 по местному времени (06.54 по UTC). Две ракеты класса «земля — воздух» выпущены с американского крейсера «Винсеннес» в направлении летевшего по международной трассе аэробуса А-300, за 3 минуты до того «опознанного как истребитель F-14». Спустя мгновения командиру крейсера докладывают о поражении цели. Обломки самолета, на борту которого находились 290 паломников, падают в море. Версию об истребителе F-14, который шел на сближение с крейсером «во враждебной манере», сообщают в Пентагон. Никто еще не знает, что День независимости, отмечаемый в США 4 июня, объявят в Иране днем национального траура. Духовный лидер Ирана аятолла Хомейни, ведущий «танкерную войну» с Ираком, призвал своих сторонников ответить ударом на удар и взорвать какой-нибудь американский самолет.

Согласно сообщению иранского агентства ИРНА, принадлежащий компании «Иран эйр» аэробус А-300, совершавший рейс в Дубаи (Объединенные Арабские Эмираты), вылетел из аэропорта города Бендер-Аббас. Последний контакт пилота с диспетчерами аэропорта зафиксирован ровно в 10.54. Через 43 секунды его не стало. По данным радио Тегерана, самолет следовал «точно в международном коридоре».

Официальный Вашингтон распространил свою версию катастрофы.

В воскресенье 3 июля 1988 года крейсер «Винсеннес», фрегаты «Монтгомери» и «Джон Х. Сайдер» несли боевое дежурство. В 10.00 утра по местному времени радиолокаторы засекли три ракетных катера ВМФ Ирана, которые шли на перехват датского «Карома Маерск». «Монтгомери» поспешил на помощь датчанину — открыл огонь по иранским военным судам. Вертолет, поднявшийся с борта «Винсеннеса», был также обстрелян иранскими катерами. Крейсер направился к месту события; в 10.42 он открыл огонь по катерам и потопил два из них. Через 5 минут на экранах радиолокаторов корабля появился «неопознанный самолет», который двигался в сторону «Винсеннеса».

Наблюдение по идентификационной системе «свой или чужой» показывало, что воздушное судно передавало сигналы, используемые

иранскими истребителями, дислоцированными в зоне военных действий. Даже после того как «Винсеннес» трижды передал по радио предупреждения на используемой гражданскими самолетами аварийной частоте 121, 5 МГц (International Air Defence — IAD радиочастота) и четырежды военной 243 МГц (Military Air Distress (MAD)), ответа от иранского пилота не последовало. Самолет также не изменил курс, как того требовали предупреждения. Согласно американскому боевому уставу, командир корабля может принять единоличное решение и открыть огонь по самолету, если он приблизится на расстояние меньше 32 км. В 10.51 авиалайнер пересек эту черту, и компьютерная система автоматически привела в боевую готовность две ракеты «Стандарт-2» класса «земля — воздух».

Капитан Роджерс послал предупреждения. Ему показалось, что самолет вошел в пике, набирая скорость, будто бы собираясь атаковать корабль. Выбора не было: минимальный радиус действия ракет составлял около 10 км. В 10.54.43 (6.54.43 по UTC), когда самолет достиг отметки 14 км, капитан произвел залп двумя ракетами. По крайней мере одна поразила пассажирский самолет; он взорвался и рухнул в воду.

Через несколько часов министр иностранных дел Ирана Али Акбар Велаяти сделал заявление: «Вашингтон практически признался в своем преступлении, допустив, что его вооруженные силы сбили ракетами иранский военный самолет. Никакого иранского военного самолета в это время в данном районе не было. Американскими ракетами сбит аэробус, совершавший рейс в Дубаи».

Пресса стран Персидского залива дружно осудила действия американских военных. По мнению катарской «Ар-Райя», именно США ответственны за совершенное преступление: «Ни один честный человек не может закрыть глаза на ошибку, совершенную американским военным кораблем».

«Халидж таймс», издающаяся в ОАЭ, писала, что нельзя равнодушно взирать на трагедию: «Почти 300 невинных людей стали жертвами ускоренной милитаризации Персидского залива, которая продолжается несколько месяцев. Ни новые американские меры по защите торгового судоходства, ни наращивание вооружений не привели к прекращению ирано-иракского конфликта».

Дубайская газета «Галф ньюс» указывала: «Иностранные флоты не должны относиться к воздушному пространству над Персидским заливом как к сфере своей военной деятельности. Если при охране торговых судов военные корабли будут представлять угрозу для гражданских самолетов, это станет причиной нового серьезного кризиса в регионе».

Президенту США Рональду Рейгану пришлось сделать специальное заявление. Он признал, ответственность американских ВМС за гибель иранского лайнера, охарактеризовал ее как «страшную человеческую трагедию». Однако, добавил президент, ракеты выпущены в качестве «надлежащей оборонительной акции» с целью «самозащиты от возможного нападения». Крейсер действовал в соответствии с «существующим приказом», после того как самолет «не отреагировал на неоднократные предупреждения».

Рейган хотя и выразил сожаление в связи с ужасной человеческой трагедией, тут же заявил, что политика сохранения присутствия военно-морских сил США в составе 25—30 кораблей, которые призваны защищать морские пути от иранских атак, останется без изменений.

Фраза Рейгана, назвавшего действия крейсера «Винсеннес» «надлежащей оборонительной акцией», стала, по сути дела, официальной концепцией администрации. Интерпретация события как «трагической случайности» тут же была изложена в специальных посланиях, разосланных из Вашингтона в столицы союзных США государств. Руководители ряда натовских стран, как, например, английский премьер-министр Тэтчер тут же подхватили эту интерпретацию, чтобы подтвердить «право» находящихся в Персидском заливе ВМС США на «самооборону».

В конгрессе США, где большинство принадлежало демократам, назначены слушания с целью выяснить, в какой мере пентагоновские круги повинны в случившемся. В письме руководству конгресса, нацеленном на исключение любых настроений в пользу введения в действие закона о военных полномочиях от 1973 года, Рейган объявил инцидент закрытым. Введение в силу закона привело бы к уходу США из Персидского залива что противоречило стратегическим интересам Вашингтона в этом районе.

Председатель комитета начальников штабов адмирал Уильям настаивал, что «самолет следовал вне обычного воздушного коридора на большой скорости (более 500 миль в час, хотя в действительности 260 миль в час) и к тому же шел на снижение (на самом деле набирал высоту), не отвечая на подававшиеся ему радиосигналы». А корреспондент Си-Би-Эс при Пентагоне сообщил: «В правительстве существует предположение, что это нечто вроде атаки камикадзе». Иными словами, Иран решил таранить гражданским авиалайнером американский крейсер.

Однако американская телекомпания Эй-Би-Си привела важное свидетельство: «Опытный авиадиспетчер-европеец, работающий в аэропорту Дубаи, сообщил, что операции по поиску жертв трагедии иранские самолеты вели в пределах установленного для гражданских рейсов воздушного коридора. Это свидетельствует о том, что вопреки утверждениям американской стороны авиалайнер не отклонялся от обычного маршрута. В Персидском заливе постоянно возникают проблемы из-за того, что военные корабли пытаются заставить коммерческие самолеты отклониться от установленных маршрутов. Среди работающих в аэропортах региона диспетчеров широко распространено недовольство неквалифицированными, приказными методами, практикуемыми радистами американских кораблей»

Далее, руководители Пентагона утверждали, что иранский самолет посылал два опознавательных сигнала — «гражданский» и «военный» и потому его можно было принять за боевую машину. Но тут же выяснилось, что американский фрегат «Сайдс», оперировавший в том же районе, не принимал никакого «военного» сигнала. Больше того, радиолокатор «Сайдса» показал: авиалайнер находился на гораздо большей высоте, чем утверждалось, и никак не проявлял намерения осуществить атаку.

Опровергая аргументы американского командования, авиадиспетчеры из стран Персидского залива обвинили ВМС США в том,

что те постоянно игнорируют сигналы, которые помогают отличить военные самолеты от гражданских. Они вновь поставили в вину американцам бесцеремонное вмешательство в воздушное сообщение над водами залива.

Многие журналисты в Америке акцентировали внимание на технических аспектах происшедшего. Та же телекомпания Эй-Би-Си со ссылкой на представителей ВМС США передала, что командир «Винсеннеса» «приказал проверить, не гражданский ли самолет приближается к крейсеру, однако ракеты были запущены до того, как проверка закончилась». В связи с этим ставилась под сомнение квалификация оператора корабельной радарной установки.

По другой версии, коренная причина катастрофы заключалась в ошибке компьютера на борту крейсера. Это может означать, что пассажиры и экипаж иранского авиалайнера стали первыми жертвами «искусственного интеллекта», то есть процедуры, когда компьютеры не ограничиваются наблюдением за обстановкой, но и делают выводы, а также дают людям рекомендации.

Претендент на пост президента США от демократической партии Джесси Джексон, имея в виду трагедию иранского авиалайнера, высказался откровенно: «Это не техническая ошибка или ошибка компьютера — это ошибка в нашей политике».

Действительно, в связи с трагедией над Ормузским проливом возникало немало вопросов. Например, как экипаж крейсера, оснащенного наисовременнейшей электронной системой слежения «Иджис», мог принять аэробус за «небольшой истребитель»? Ведь иранский самолет набирал высоту, а не шел вниз, как бывает при атаке. Да и скорость его вдвое меньше сверхзвукового F-14.

«Винсеннес» принадлежит к крейсерам типа «Тикондерога», начавшим поступать на вооружение ВМС США в 1983 году. Подобные крейсеры имели самую современную для того времени многофункциональную систему оружия «Иджис». В ее состав входят зенитные управляемые ракеты «Стандарт-2», две универсальные пусковые установки, управляемые ЭВМ, радиолокационная станция, которая обеспечивает круговой обзор, обнаружение и сопровождение более ста целей. По характеру отраженного сигнала она способна отличить ложные цели, имеет большую помехозащищенность. Кроме того, система способна определять потенциально опасные цели, оптимально распределять их между различными видами оружия, вырабатывать рекомендации на открытие огня. Словом, технически аппаратура крейсера, его оборудование должны исключить трагедию. Скорость движения самолета; размеры его отметки на экране локатора у F-14; отметки в несколько раз меньшие, чем у А-300; отсутствие маневра, характерного при нанесении удара, — все это однозначно свидетельствовало, что в полете находился гражданский самолет.

Вот что заявил, например, эксперт японской радио — и телевизионной компании Эн-Эйч-Кей: «Пентагон утверждал, что аэробус атакован, поскольку летел очень низко и крайне быстро прямо на крейсер. Однако, даже по американским данным, его скорость и высота полета явно не соответствовали понятиям об атаке современного самолета на морскую цель. Вызывает сомнение и то, что США не сообщили точные данные о

месте, где был сбит самолет. США также заявляют, что имевшихся у крейсера четырех минут недостаточно, чтобы сделать правильный вывод и отличить аэробус от истребителя. Однако, на наш взгляд, такие временные рамки вполне естественны для современной ракетной войны, в ходе которой корабль с системой „Иджис“ обязан принимать верные решения».

Некоторые известные американские специалисты в области электроники, как, например, Дэвид Парнас, три года назад один из ведущих консультантов Пентагона по созданию систем управления для СОИ, призвали администрацию США вынести из трагедии в Персидском заливе урок и в отношении ее программы «звездных войн». Он, в частности, отметил, что в военно-морских силах США «Иджис» уже давно стали называть «системой звездных войн на море», поскольку принцип действия ее такой же, как и в системах управления, разрабатываемых для оружия «звездных войн». «Очевидно то, — подчеркнул ученый, — что если самые совершенные ЭВМ не могут отличить с близкого расстояния аэробус от истребителя, то гораздо сложнее, а может быть, и вообще невозможно отличить боеголовку от обычной болванки, летящей по той же баллистической траектории в космосе».

По просьбе Ирана было созвано экстренное заседание Совета Безопасности ООН для обсуждения одного вопроса: об уничтожении иранского пассажирского авиалайнера с 298 пассажирами и членами экипажа на борту ракетами, выпущенными с американского военного корабля в Персидском заливе.

Первым 14 июля выступил министр иностранных дел Ирана Али Акбар Велаяти. В его полуторачасовой речи была и горечь за погибших, и гневное осуждение действий США, и призыв к международному сообществу о поддержке. Велаяти привел подробности трагедии 3 июля, стенограмму переговоров пилотов с диспетчерами в течение 7 минут полета, — последняя оказалась роковой. Слова пилота: «всего хорошего» — это все, что услышал диспетчер. Затем связь оборвалась: ее прервали две стандартные ракеты класса «земля — воздух» с корабля ВМС США «Винсеннес».

Далее иранский министр заявил: «Даже если принять американские утверждения, что это несчастный случай, это ни в коей мере не умаляет серьезной ответственности США. Ясно, что, наделив своих военно-морских офицеров в Персидском заливе столь широкими полномочиями и принимая во внимание нестабильность обстановки, созданную присутствием там ВМС США, американские политические деятели прекрасно осознавали неизбежность подобных трагедий и при этом ничего не сделали для их предотвращения».

В ответной речи вице-президент США Буш возложил всю ответственность за трагедию на… Иран, поскольку, мол, он не обеспечил, чтобы маршрут авиалайнера не пролегал в районе боевых действий. Отсюда трагическую ошибку допустили отнюдь не ВМС США, а сами иранцы — тем, что направили самолет над военным кораблем.

Вскоре после начала закрытых слушаний в комитете палаты представителей по делам вооруженных сил США, на которых давали показания пентагоновские чины, выявились многочисленные противоречия в сообщаемых ими сведениях. Скептически, а то и с недоверием

восприняли многие конгрессмены утверждения о «случайности» катастрофы. Они недоумевали, каким образом крейсер «Винсеннес», оснащенный самой совершенной из имеющихся в американских арсеналах электронной системой слежения и определения целей «Иджис», «спутал» огромный гражданский аэробус с боевым самолетом F-14, размеры которого в 3 раза меньше. «Нам говорили, что система „Иджис“ самая великолепная в мире и такого просто не может произойти!» — возмущенно заявила член палаты представителей Патриция Шроудер. (Любопытно, что в 1983 году вашингтонская администрация задавалась тем же вопросом: как мог советский летчик перепутать пассажирский «Боинг» с разведывательным самолетом.)

Пентагоновские генералы в конце концов признали, что авиалайнер не только не отклонялся от положенного маршрута, но в момент, когда по нему выпустили ракеты, шел почти прямо по центру «воздушного коридора шириной 20 км, установленного для гражданских самолетов между Бендер-Аббасом и Дубаи».

Но, несмотря на все это, администрация США добилась, чего хотела: слушания в конгрессе фактически зашли в тупик. «Дебаты вокруг инцидента с иранским авиалайнером погрязли в технических деталях», — подвел итог лидер демократического большинства в сенате Роберт Бэрд.

Пытаясь побыстрее замять скандал, Белый дом объявил, что намеревается выплатить компенсацию семьям погибших пассажиров и членов экипажа.

В конце концов всю вину за трагедию в Персидском заливе американцы окончательно возложили на Иран. Результаты широкомасштабной пропаганды не заставили себя ждать. «Большинство американцев верят, что действия крейсера „Винсеннес“, сбившего иранский пассажирский самолет, оправданны», — подвела итог «Вашингтон пост», отмечая, что так считают 71 процент участников общенационального опроса, проведенного газетой совместно с телекомпанией Эй-Би-Си; 74 процента опрошенных заявили, что в «случившемся в большей степени виноват Иран». Противоположного мнения придерживались соответственно 24 и 14 процентов американцев.

И еще один любопытный штрих. Влиятельный журнал «Нью рипаблик» (Вашингтон) в редакционной статье отмечал: «…по мере того как первоначальные извинения за трагическую ошибку 3 июля стихают, становится все очевиднее: мы обязаны извиниться перед Советским Союзом за нашу дешевую реакцию на сбитый в 1983 году авиалайнер КАЛ-007, что ЦРУ — намного позже того, как Рейган резко утверждал обратное, — также определило как случай ошибочного опознания. Можно бесконечно спорить о сходстве и различии двух инцидентов. Наши жертвы находились в воздухе над зоной боевых действий. С другой стороны, их жертвы находились в воздухе над советской территорией. (Что если бы таинственный самолет появился над Калифорнией?) Ясно в ретроспективе, что наша реакция на КАЛ-007 — часть циничной пропаганды и результат технологического высокомерия: мол, такого с нами никогда не могло случиться».

Гибель президента Зия-уль-Хака на самолете С-130

17 августа 1988 года потерпел катастрофу самолет С-130 «Геркулес» пакистанских ВВС; на борту находился президент Пакистана Мухаммад Зия-уль-Хак. Всего погиб 31 человек.

«Всякого, кто попытается пустить под откос демократию, постигнет суровая кара», — предупреждал президент Пакистана генерал Зия-уль-Хак, объявляя в канун 1986 года об отмене в стране военного положения. Однако обещания восстановить демократию он не сдержал. Более того, в мае 1988 года Зия-уль-Хак распустил нижнюю палату парламента, отправил в отставку гражданского премьер-министра М.Х. Джунеджо, а вместе с ним центральное и провинциальное правительства. В интервью западногерманской газете «Франкфуртер рундшау» президент заявил, что Пакистан слишком неразвитая страна, чтобы иметь демократическую систему правления. Начальник штаба сухопутных войск Зия-уль-Хак, провозгласивший себя главным военным администратором, а затем и президентом республики, заменял собой и выборный законодательный орган, и независимую судебную власть, и легальную партийную систему.

Политическая обстановка в стране заметно обострилась. Против президента выступали как левые, так и правые, что грозило политическим кризисом, экономическим хаосом и потерей стабильности, считавшейся главным достижением режима.

17 августа 1988 года Зия-уль-Хак вылетел на полигон Тейпур Тамевали, где должны были проводиться показательные испытания американского танка М-1 «Абрамс». Большинство исследователей считают, что президент не без колебаний отправился в эту поездку и окончательно решил лететь на полигон только вечером 16 августа, после телефонного разговора с командующим бронетанковыми войсками и своим бывшим адъютантом генерал-майором Махмудом Дуррани. Но по другим источникам, этот визит был запланирован еще 5 августа, на совещании командиров корпусов, что отражено в приказе Генерального штаба.

17 августа, в 8.21, президентский самолет С-130 — «Геркулес» американского производства, входящий в состав 35-го авиатранспортного крыла пакистанских ВВС (позывной «Пак-1»), поднялся в воздух с авиабазы Чаклала под Исламабадом и взял курс на аэродром города Бахавалпур. На его борту находились: президент Зия-уль-Хак; председатель комитета начальников штабов генерал Ахтар Рехман, до этого назначения руководивший военной разведкой; заместитель начальника штаба сухопутных войск генерал Мирза Аслам Бег; начальник управления Генерального штаба, неофициальный преемник Зия-уль-Хака генерал-лейтенант Мохаммед Афзал и еще более двадцати высокопоставленных пакистанских военных. Вместе с ними летел посол США в Пакистане Арнольд Рейфел с группой специалистов по танку М-1. Глава американской военной миссии в Пакистане бригадный генерал Герберт Уоссом отправился к месту маневров на собственном самолете.

В 9.17 «Геркулес» приземлился в Бахавалпуре, и через 15 минут президентский кортеж, к которому присоединился генерал Уоссом, направился на полигон Тейпур Тамевали. Позднее в докладе комиссии по

расследованию катастрофы будет отмечено, что полет прошел без происшествий. Однако во время стоянки «Геркулеса» механики более двух часов устраняли неисправность в грузовом отсеке.

Полевые испытания танка М-1, продолжавшиеся с 10.30 до 12.00, оказались для американцев неудачными: «Абрамс» не поразил ни одной мишени. Несмотря на столь плачевный результат, Зия-уль-Хак пребывал в хорошем настроении и на обеде, продолжавшемся до 14.30, много шутил. Он пригласил посла Рейфела и генерала Уоссома вернуться в Исламабад на президентском С-130 — те согласились. В то же время генерал Аслам Бег, сославшись на намеченное важное совещание, сказал, что полетит на своем самолете. Зия-уль-Хак счел причину уважительной.

После обеда президентский кортеж прибыл на аэродром. Совершив намаз, президент поднялся на борт «Геркулеса».

Зия-уль-Хак, посол Рейфел, генерал Уоссом, а также два высших армейских генерала, Ахтар Рехман и Мохаммед Афзал, расположились в передней части салона. Еще восемь пакистанских генералов разместились в хвосте лайнера. Вылет, намеченный на 15.30, немного задержался из-за того, что на «Геркулес» не успели погрузить ящики с манго — подарок американцам.

15.42. «Сессна» службы безопасности завершила облет аэродрома Бахавалпур: пилот доложил, что ничего подозрительного не замечено.

15.46. Подполковник Машхуд Хасан поднял «Геркулес» в воздух и взял курс на Исламабад. Через минуту взлетел самолет генерала Аслам Бега (позывной «Пак-379»).

15.47. Машхуд Хасан сообщил диспетчеру аэродрома Бахавалпур расчетное время прибытия в Исламабад — 16.55. Его последние слова: «Я „Пак-1“, оставайтесь на связи». Однако один из сотрудников диспетчерской службы утверждал, что второй пилот еще произнес: «Что ты делаешь, 'Машхуд?»

15.48. «Геркулес» на небольшой высоте прошел над рекой Сатледж. Затем, по словам пилота самолета генерала Аслам Бега, с президентским С-130 стало происходить что-то странное: его бросало то вверх, то вниз. Создавалось впечатление, что машина перестала быть управляемой.

15.50. В эфире послышался слабый голос адъютанта Зия-уль-Хака бригадного генерала Наджиба Ахмеда: «Машхуд, Машхуд», а в 15.51, согласно докладу комиссии, С-130 врезался в землю под углом 60—65 градусов. Катастрофа произошла около города Лахор. Никому из 37 человек, находившихся на борту «Геркулеса», спастись не удалось.

Самолет генерала Аслам Бега сделал круг над местом падения и взял курс на Исламабад.

После гибели Зия-уль-Хака и генерала Ахтара Рехмана генерал Аслам Бег стал главным военачальником. По прибытии в Исламабад он отправил в Генеральный штаб срочную радиограмму: руководству вооруженных сил предписывалось немедленно собраться на экстренное совещание.

В восемь часов вечера по радио передали экстренное сообщение о гибели Зия-уль-Хака. В стране объявили десятидневный траур, на три дня закрыли все государственные учреждения и учебные заведения. Председатель сената Гулам Исхак Хан приведен к присяге в качестве

временного президента. Он сразу пообещал, что виновных в гибели Зия-уль-Хака найдут и накажут. В тот же день образованную Государственную комиссию по расследованию причин катастрофы возглавил Аббас Мирза. В качестве экспертов были привлечены специалисты из США во главе с подполковником Совадой. Кроме того, появилось еще несколько комиссий — военного Межведомственного разведывательного управления (ИСИ), Разведывательного бюро, Федерального бюро расследований Пакистана и полиции. Части фюзеляжа и двигателей самолета американского! производства 3 сентября 1988 года доставлены в США транспортными самолетами американских ВВС. Их исследовали эксперты Пентагона, ЦРУ и фирм-производителей.

В течение двух месяцев Государственная комиссия пыталась определить причины катастрофы. Среди версий назывались следующие: взрыв бомбы; поражение ракетой с земли; пожар; некачественное авиатопливо; отказ двигателей; выход из строя электрооборудования или системы управления. К сожалению, на борту «Геркулеса» не оказалось бортовым самописцев, что значительно осложнило расследование. Официальное заключение, опубликованное 18 октября 1988 года, не давало ответов на многие вопросы.

После тщательного обследования обломков самолета комиссия не нашла подтверждения ни одной из вышеупомянутых версий. Например, сразу исключили отказ в системе управления, поскольку в конструкции С-130 предусмотрено ее тройное дублирование. После вскрытия тела генерала Герберта Уоссома отпала версия пожара — он умер еще до того, как лайнер загорелся.

А может, «Геркулес» был сбит ракетой? Эта версия рассматривалась в связи с покушением на Зия-уль-Хака, совершенным членами подпольной террористической организации «Аль-Зульфикар» («Меч пророка»), которой руководил Муртаза Бхутто, младший сын свергнутого президента Зульфикара Али Бхутто. Однако и она не нашла подтверждения.

Смоделировав на компьютерах последний полет «Геркулеса», специалисты пришли к выводу, что в последние минуты он потерял управление.

Словом, комиссия не нашла причин технического характера и сделала вывод, что катастрофа — результат преступного акта или саботажа. Дело в том, что на некоторых обломках самолета и ящиков с манго удалось обнаружить следы пентаэритрола тетранитрата (ПЭТН) — взрывчатого вещества, применяемого при диверсиях. Пакистанские эксперты воссоздали детонатор для взрыва небольшого контейнера с отравляющим веществом. Такой контейнер террористы могли пронести на самолет в ящиках с манго или во время ремонта грузового отсека. А отравление пилотов ядовитым газом убедительно объясняет странное поведение «Геркулеса» перед падением.

Но развития эта версия не получила; более того, под нажимом неких влиятельных лиц дальнейшее расследование вообще решили прекратить. Весь персонал аэродрома Бахавалпур, сотрудники безопасности, а также другие свидетели катастрофы получили назначения в другие районы страны. Обычно в случае гибели американских граждан за рубежом ФБР

проводит собственное расследование. На этот раз оно проходило вяло, несмотря на то, что среди погибших оказался посол США. Так что об истинных виновниках катастрофы приходится только догадываться.

Какие силы были заинтересованы в гибели президента Пакистана? Кто мог столь четко спланировать и осуществить подобную операцию и умело спустить расследование на тормозах?

Зия-уль-Хак имел много врагов. Прежде всего, это родственники свергнутого президента Зульфикара Али Бхутто. Недаром его дочь, Беназир Бхутто, сразу после катастрофы заявила: «Мы уверены, что смена власти произойдет в высшей степени гладко». И действительно, в ходе ноябрьских выборов ее Пакистанская народная партия одержала убедительную победу.

Младший сын Бхутто, Муртаза, руководил террористической организацией «Аль-Зульфикар»; ее боевики в 1982 году пытались сбить под Исламабадом самолет Зия-уль-Хака. Однако выпущенная зенитная ракета прошла мимо лайнера. Сразу после гибели президента Муртаза Бхутто взял на себя ответственность за катастрофу, но позднее, узнав, что среди жертв оказались американцы, поспешил взять свои слова обратно.

Могли осуществить диверсию и палестинские террористы, поклявшиеся отомстить Зия-уль-Хаку за смертный приговор пяти угонщикам «Боинга-747» в аэропорту Карачи осенью 1986 года. Они не могли простить президенту Пакистана участия в качестве военного советника в разгроме отрядов палестинцев регулярной иорданской армией в сентябре 1970 года, а также тайных контактов с израильтянами и намерения официально признать государство Израиль.

Считали своим врагом Зия-уль-Хака и синдхские, и белуджские националистические группировки. В августе-сентябре 1983 года пакистанская армия жестоко подавила антиправительственные выступления в Синде. После этого в провинции установилось засилье панджабского большинства в лице военной и гражданской бюрократии, что не могло не вызвать всплеска ненависти к Зия-уль-Хаку среди синдхов и белуджей.

И наконец, нельзя сбрасывать со счетов представителей шиизма, второго по значению течения в исламе, чьи последователи составляют до 30 процентов населения Пакистана. А Зия-уль-Хак, проводя политику исламизации страны, опирался на суннитов. Поэтому катастрофа очень напоминает акт самоубийства одного из членов экипажа. По другим данным, некий техник в аэропорту являлся ревностным шиитом и вполне мог пронести на борт «Геркулеса» контейнер с отравляющим газом, воспользовавшись для этого ремонтными работами.

Наиболее заинтересованные в гибели президента лица — пакистанские военные. Зия-уль-Хак занимал должность начальника штаба сухопутных сил более тринадцати лет вместо положенных четырех. При этом престиж армии как боевой силы падал, а офицеры превращались в бизнесменов и теневых дельцов. Более того, внешняя и внутренняя политика Зия-уль-Хака ставила под угрозу получение от США четырехмиллиардной военно-экономической помощи Пакистану. И тогда испуганные надвигающимся экономическим и политическим кризисом пакистанские генералы решили действовать. Недаром министр обороны

Пакистана Чама позже заявил: «Кто хочет узнать причины гибели Зия, пусть позвонит в рай».

Катастрофа истребителей «MB-339A» в Рамштайне

28 августа 1988 года на авиашоу в Рамштайне (ФРГ) разбились три самолета MB-339A итальянской пилотажной группы. Погибли три пилота и 67 зрителей, 388 человек получили ранения разной степени тяжести.

28 августа 1988 года командование войск США, расквартированных на западногерманской территории, проводило так называемый День открытых дверей. Организаторы подготовили грандиозное авиашоу, приуроченное к началу серии крупных военных маневров НАТО в Европе.

Правда, жители Рамштайна были недовольны таким соседством: они жаловались местным и центральным властям, что военные самолеты производят слишком много шума. Но все обращения остались без должного ответа.

В Рамштайне близ Кайзерслаутерна, земля Рейнланд-Пфальц, располагались главное объединенное командование военно-воздушных сил НАТО «Европа-Центр» и крупнейший натовский военный аэродром в Европе.

Население городка составляло всего восемь тысяч, но на праздник приезжали со всей Германии — из Мюнхена, Штутгарта, Западного Берлина. По некоторым оценкам, на этот раз авиашоу собрало более 300 тысяч человек, — по словам представителей полиции, больше, чем в предыдущие годы. Зрители слушали выступления духовых оркестров, поглощали сосиски и пили холодное пиво.

Итальянская эскадрилья высшего пилотажа «Фриче триколори» последней демонстрировала свои достижения. До них в программе принимали участие самолеты французских ВВС, эскадрильи высшего пилотажа португальской армии, а также английских ВВС.

В 20-е и 30-е годы Италия была одной из ведущих авиационных держав мира. Вторая мировая война не оставила и следа от былого могущества, но как один из символов навсегда утерянного лидерства в ВВС Италии оставалась пилотажная эскадрилья «Фриче триколори» («Трехцветные стрелы»). Правда, в ее составе не боевые истребители, а учебные реактивные самолеты MB-339A. Особым успехом пользовался эффектный роспуск «Пробитое сердце»: десять самолетов разделяются на две группы — по 6 и 4 самолета. Сделав «мертвую петлю», обе группы в строю «клин» несутся навстречу друг другу и расходятся в нижней точке петли в нескольких десятках метров друг от друга. При этом отделившийся от одной из групп истребитель проскакивает прямо под ними. Этот маневр требует очень точного расчета, грамотного управления с земли и безупречной техники пилотирования. Если хотя бы в одном из этих элементов происходит сбой — катастрофы не миновать.

Наконец объявили долгожданный старт. В 15.45 итальянцы поднялись в небо. Скорость нарастала, рев двигателей просто-таки оглушал. Красные, синие, зеленые, желтые газовые струи тянулись за каждым истребителем. Журналисты вели восторженные репортажи, телекамеры нацелились вверх. Реактивные самолеты должны были

пролететь на разной высоте, но очень близко друг от друга, а главное — не очень высоко над переполненными трибунами.

Сначала все шло по плану. После крутого набора высоты эскадрилья разделилась на две группы; с двух разных направлений шли они навстречу друг другу, с тем чтобы пролететь одна над другой. Один из истребителей летел перпендикулярно направлению движения сближавшихся на бреющем полете «бортов», при этом из сопла каждого самолета вылетали разноцветные газовые струи. Зрелище разворачивалось необыкновенное.

Две группы ярко раскрашенных истребителей разошлись благополучно; Джорджио Алессио, выводя из пике свой одинокий MB-339A, увидел, что несется прямо на небольшой холм, где сотни людей с восторгом наблюдали за полетом «Триколори». Алессио инстинктивно потянул ручку на себя, одновременно выпуская воздушные тормоза. Через секунды его самолет столкнулся на высоте 30—40 метров с машиной ведущего пятерки Марио Нальдини. Истребитель Нальдини отбросило на ведомого Иво Нуртарелли. В следующее мгновение три машины, охваченные пламенем, со страшной скоростью устремились к земле.

Один MB-339A упал на взлетно-посадочную полосу, другой — в близлежащий массив леса. Наконец, третий истребитель перевернулся в воздухе и, превратившись в огненный шар, врезался в толпу людей на аэродроме — примерно в 200 м от трибун, где сидели высокопоставленные армейские чины и политические деятели земли Рейнланд-Пфальц. Сначала раздался оглушительный грохот, а потом невероятной силы взрыв.

Зрители в панике бросились в разные стороны. В толпу летели пылающие брызги бензина, раскаленные осколки взорвавшегося самолета. Морем огня от разлившегося топлива охвачено взлетное поле — все заволокло черным дымом. На месте погиб 31 зритель. Трех итальянских летчиков постигла та же участь.

Телевизионщики вели прямой репортаж. Журналисты с ужасом говорили о тех несчастных, которые оказались в жутком пекле и сгорели заживо.

Помощь подоспела с опозданием. Такого кошмарного исхода праздника никто не ожидал. На летном поле дежурило всего несколько машин «скорой помощи», и сил оказалось явно недостаточно, чтобы помочь всем пострадавшим. А растерявшееся американское командование и добровольцы ничем не могли помочь десяткам обгоревших людей.

Местные больницы вскоре оказались переполненными, пришлось отправлять раненых в другие города.

До утра американские и западногерманские вспомогательные силы относили тела погибших в ангар на территории базы в Рамштайне. Как сообщил представитель полиции, опознание погибших, а также тяжелораненых оказалось чрезвычайно трудным делом. Из-за летней жары люди, легко одетые, далеко не всегда имели при себе удостоверение личности, у большинства одежда сгорела. Одному зрителю обломком самолета отрезало голову; восьмерых так и не удалось опознать.

В понедельник в Майнце в специальном центре министерства внутренних дел земли Рейнланд-Пфальц журналистам сообщили, что погибло не менее 36 человек; тяжелораненые (их 341) доставлены в больницы стационарного лечения; 72 человека после оказания неотложной

медицинской помощи отпущены; но это были лишь предварительные данные.

На следующий день число жертв увеличилось до пятидесяти, в последующие дни от ожогов и ран скончались еще несколько человек. Всего оказалось семьдесят погибших; изувеченных, искалеченных, обожженых — сотни.

Катастрофа в районе самого крупного американского военного аэродрома в Западной Европе, унесшая десятки жизней, вновь привлекла внимание к опасностям, которые таят «тренировочные полеты» самолетов НАТО. Отчаянные итальянские «акробаты» и в прошлом неоднократно становились причиной самых тяжелых катастроф во время показательных полетов. Например, 25 апреля 1970 года в районе Удинезе во время выступления погибли 17 человек.

Споры относительно целесообразности проведения авиационного праздника на американском аэродроме велись много лет.

Сразу же после катастрофы «зеленые» потребовали отставки министра обороны ФРГ Руперта Шольца. Политические деятели СДПГ, СвДП и «зеленых» высказались за запрет на проведение военных авиашоу. Еще до показательных полетов в воскресенье в Рамштайне эти партии требовали введения такого запрета.

Состоялись многочисленные демонстрации; вспомнили предыдущие обращения и протесты; разгорелась горячая дискуссия на тему: «Есть ли необходимость в проведении таких массовых мероприятий и кто, в конце концов, несет ответственность за возможную гибель людей».

Потрясенные масштабом трагедии, немецкие власти запретили проведение любых воздушных парадов и демонстрационных полетов на территории Германии.

«Боинг-747» взорван над Локерби

21 декабря 1988 года «Боинг-747», принадлежавший авиакомпании «Пан Американ», после взрыва бомбы на борту упал на город Локерби в Шотландии. Погибли 259 пассажиров и членов экипажа и 11 жителей Локерби.

21 декабря 1988 года в аэропорту Хитроу совершил посадку «Боинг-727» авиакомпании «Пан Американ», доставивший 109 пассажиров из Франкфурта. Самолетом обслуживался первый отрезок рейса № 103 Франкфурт — Детройт. Пассажирам, купившим билеты до конечного пункта, предстояли две пересадки на другие лайнеры — в Лондоне и Нью-Йорке. Этот маршрут не очень удобен — только 49 человек летели из Германии в США. Большинство пассажиров — американские военнослужащие, получившие отпуск. Из Лондона в Новый Свет их взялся доставить «Боинг-747», названный «Девой морей». В экипаж входили опытнейший капитан Джеймс Брюс Маккверри, налетавший почти 11 тысяч часов, из них 4 тысячи — на «Боинге-747», а также второй пилот Реймонд Вагнер, бортинженер Джерри Аврит, 13 стюардесс и стюардов.

Багаж пассажиров, прибывших из Франкфурта и направлявшихся в Нью-Йорк, рабочие перевезли из «Боинга-727» в грузовой отсек «Девы морей». Формально рейс № 103 начался во Франкфурте, и прибывшая

оттуда кладь повторно не досматривалась. В аэропорту Хитроу рентгеновскую проверку прошел только багаж, сданный в Лондоне.

Всего же на борту «Девы морей» оказалось примерно 30 т груза. Топливные баки огромного лайнера поглотили более 108 т авиакеросина.

В 17.45 началась посадка — всего оказалось 243 пассажира: граждане 21 страны и всех возрастов — от девятимесячного американского младенца до восьмидесятилетней жительницы Будапешта. Как часто бывает, из-за опоздания нескольких пассажиров рейс пришлось задержать у терминала.

В 18.25 четыре мощные турбины «Пратт энд Уиттни» подняли «Боинг-747» в английское небо.

Бизнесмен индийского происхождения Ясвант Сингх Басута прошел регистрацию на рейс № 103, но засиделся в баре и не услышал объявления о посадке. Улетевшие чемоданы, наверное, сильно испортили ему настроение, но вряд ли надолго.

В Центре УВД, расположенном на северо-западном побережье Шотландии, в Прествике, заканчивалась очередная смена, когдй в 18.58 на связь с «верхним» диспетчером Томом Фазером вышел второй пилот «Девы морей» Вагнер: «Добрый вечер, это Клипер сто три. Прошу разрешения на трансатлантический перелет. Предполагаем пересечь береговую черту в точке: широта пятьдесят четыре градуса северная, долгота десять градусов западная. Эшелон триста десять (тридцать одна тысяча футов. — И.М.), скорость восемьдесят четыре сотых М». Диспетчер передал экипажу «Боинга»: «Клипер сто три, вас понял. Разрешаю трансатлантический перелет из точки пятьдесят четыре градуса — десять градусов до Кеннеди».

Диспетчер Алан Топп, который слышал переговоры между вторым пилотом «Боинга» и Фазером, вдруг увидел на своем экране, как затухает отметка «Боинга». Через несколько секунд луч локатора снова высветил координаты самолета — 55 градусов 07 минут северной широты, 3 градуса 21 минута западной долготы, — но тут же световая точка на экране начала дробиться. Диспетчер понял, что произошло непоправимое.

Трагические события на борту «Девы морей» развивались стремительно. В 19.03 в багажном отсеке самолета произошел взрыв. Во внешней обшивке образовалась, дыра диаметром около 10 дюймов. Прежде чем пассажиры успели сообразить, что происходит, вышло из строя электрооборудование и салоны погрузились во мрак. Поперек фюзеляжа, перед левым крылом образовалась трещина. Под давлением встречного воздушного потока передняя часть фюзеляжа разлетелась на куски. Пассажиров с первых рядов бросило в бездну, некоторых вместе с креслами засосало в турбину крутившегося на полную мощность двигателя.

В пассажирских салонах на иллюминаторах мгновенно образовался лед. Дышать на такой высоте невозможно — не только из-за холода, но и из-за наступившей декомпрессии, и люди потеряли сознание. Один пассажир успел нащупать висевший на шее крестик и умер, так и держа его в руке; женщина крепко прижала к себе ребенка, — он остался в ее объятиях даже после падения с огромной высоты.

Сильный ветер снес развалившийся лайнер к востоку, и через 36 секунд после взрыва эта махина, включая четыре работающих на полную

мощность, оглушительно ревущих авиационных двигателя, упала на городок Локерби, на юго-западе Шотландии.

Большая часть корпуса, с крыльями и основным топливным баком, упала возле квартала Шервуд-Кресчент, застроенного коттеджами. Сейсмическая станция, расположенная в 14 км от Локерби, зарегистрировала удар, эквивалентный 1,6 балла по шкале Рихтера. На месте взрыва топливных баков зиял кратер длиной 30 м и глубиной 3 м. Удар оказался настолько сильным, что полторы тысячи тонн земли взлетели в воздух и осыпались на автостраду А-74, перекрыв на ней движение. Два дома в Шервуд-Кресценте были уничтожены полностью, многие повреждены. (Позже 21 здание в квартале пришлось снести.) На автозаправочной станции одна за другой начали взрываться цистерны с бензином; огонь охватил склад шин, затягивая небо черным дымом. Одиннадцать жителей не смогли выбраться из бушующего моря огня и сгорели заживо.

В Локерби вышли из строя почти все коммуникации — электричество, газ, водопровод, телефонные линии.

Двадцатиметровый фрагмент хвостовой части лайнера рухнул на квартал Роузбанк-Кресчент. Там, где еще несколько секунд назад стояло несколько коттеджей, полыхал пожар.

Кабина пилота вместе с частью фюзеляжа упала на овечий выгон возле церкви в местечке Тундергарт, километрах в четырех от Локерби. В этот момент совсем рядом работали на своей ферме Кейт Андерсен и ее муж. Оправившись от шока, Кейт вошла внутрь лежавшей на боку секции «Боинга». Она сразу увидела мертвую стюардессу, застывшую в неестественной позе. Обломки пилотской кабины и салона первого класса были перемешаны с кусками человеческих тел. Бомба, заложенная в передний грузовой отсек, не пощадила никого.

В саду Эллы Рамсден спасатели обнаружили около семидесяти трупов, — главным образом это студенты университета в Сиракузах, возвращавшиеся в США из экскурсионной поездки по Европе. Еще шестьдесят тел военные медики нашли на поле для гольфа; их еще удалось идентифицировать. Пассажиры, сидевшие в салонах первого класса и бизнес-класса, оказались буквально разорванными на клочки. Несколько дней военные и полиция собирали останки и складывали в коричневые полиэтиленовые пакеты с надписью «Неустановленная часть тела».

В мэрию привозили трупы, там же их готовили к погребению. Но погибших оказалось так много, что под морг пришлось приспособить хоккейную площадку с искусственным льдом — единственное место Локерби, где можно держать в холоде столько трупов.

Любопытно, что через десять лет после катастрофы участвовавший в расследовании патологоанатом заявил, что у двух пассажиров оказались тяжелые, но не смертельные повреждения. Вероятно, они умерли уже на земле от переохлаждения — их тела обнаружили в лесу лишь четыре дня спустя.

Обломки самолета, раздавленные чемоданы, бутылки, монеты, сиденья валялись по всему городу. Трупы лежали в скверах и на пастбищах, в палисадниках и на мостовых, у телефонных будок, на крышах. Чудом удалось избежать еще большей трагедии — ведь всего в 16

километрах от Локерби находится атомная станция Чепелкросс; в ее четырех реакторах обогащают плутоний для производства атомного оружия.

Жители Локерби действовали в ту кошмарную ночь с удивительной самоотверженностью. Шотландские пожарные всего за семь часов справились с огнем, хотя воду пришлось возить в молочных цистернах.

В отделение полиции графства уже ночью прибыло подкрепление. Обычно в районе Локерби работают четверо полицейских, но в четверг утром здесь собрались более тысячи сотрудников полиции; им помогали солдаты, пожарные и добровольцы.

В Локерби побывали премьер-министр Маргарет Тэтчер, посол США в Соединенном Королевстве Чарлз Прайс, член королевской семьи принц Эндрю (его посещение места трагедии острые на язык журналисты окрестили «второй катастрофой в Локерби») и десятки политиков. Эти визиты не только мешали работе спасателей, но и отвлекали часть сил армии и полиции для личной охраны высоких персон.

Пользуясь суматохой первых дней и просчетами в деятельности полиции, мародеры рыскали по Локерби в поисках добычи. Некоторых удалось арестовать (суд графства Дамфрайз, к примеру, вынес тридцать приговоров по делам, связанным с похищением вещественных доказательств с места авиационной катастрофы), но большинство негодяев ускользнули.

В 1988 году Рождество в Локерби не праздновали. Город и его окрестности стали ареной самой масштабной за всю историю английской гражданской авиации поисковой операции, которая когда-либо проводилась на территории Британских островов. Армейские вертолеты «Чинук» и «Линкс» облетывали холмы и пастбища Шотландии в надежде обнаружить останки «Боинга» и тела пассажиров. В 60 км от Локерби были найдены рождественские открытки, — «Клипер» спешил доставить их в Америку. Развернувшись в цепь, солдаты прочесывали местность в поисках мельчайших обломков. Обследовали даже дно всех окрестных водоемов. Эта кропотливая работа была прервана только 25 декабря: была проведена короткая траурная церемония, и преданы земле останки одиннадцати жителей Локерби, погибших во время катастрофы.

Менее чем за неделю поисковые команды «обработали» территории 2190 кв. км. Куски обшивки самолета, страницы книг и другие легкие предметы находили за 130 км от Локерби. Двое подростков обнаружили возле тундергартской церкви оба «черных ящика» — большая удача.

О гибели «Боинга» в отделе расследования авиакатастроф узнали через 37 минут; в ту же ночь на место прибыли первые эксперты. Через неделю было официально заявлено: причиной разрушения «Боинга-747», выполнявшего рейс Лондон — Нью-Йорк, стал взрыв мощной бомбы.

Все найденные фрагменты самолета (около четырех миллионов), от самых крупных до самых мелких, поступали в Центральный арсенал Вооруженных сил в Лонгтауне. Здесь данные обрабатывали на компьютере, опознанные части раскладывали на полу ангара. Изучение «черных ящиков» показало: в 19.02 прекратились все записи. Упавшая у Тундергарта кабина пилотов почти не пострадала — приборная доска сохранилась практически полностью.

На обломках специалисты обнаружили следы пластиковой взрывчатки. Каким образом она попала на борт «Девы морей»? Решили с максимальной точностью реконструировать часть фюзеляжа длиной около 20 м. Фрагменты самолета перевезли в штаб-квартиру Вооруженных сил в Фарнборо. Там их крепили к стальному каркасу размером с лайнер. Вскоре выяснилось, что взрыв произошел с левой стороны багажного отсека, где размещались две грузовые платформы и двенадцать контейнеров — девять из алюминия и три из фиброволокна. На двух фрагментах контейнеров нашли следы взрыва: на алюминиевом, на месте 14L (четвертое спереди, на левой стороне), и на расположенном за ним плексигласовом. Анализ показал, что взрыв произошел в алюминиевом контейнере. По документам в нем были чемоданы и сумки, загруженные в самолет еще в аэропорту Франкфурта.

Через несколько недель специалисты военного Королевского центра по исследованию и развитию вооружений (RARDE) завершили хроматографический анализ десятков тысяч фрагментов багажа в поисках мельчайших доз взрывчатки. Эксперты нашли на нескольких клочках одежды и остатках чемодана следы RDX (гексогена) и PETN. Эти вещества входят в состав чешской пластиковой взрывчатки «Семтекс-Н». В куске взорвавшегося контейнера найдены части радиомагнитолы «Тошиба». В результате следователи пришли к выводу: «самодельное взрывное устройство» было встроено в радиомагнитолу, лежавшую в коричневом чемодане марки «самсонит».

Следственные эксперименты показали: взорвалось от 200 до 300 граммов взрывчатки «Семтекс», лежавшей внизу контейнера, у стенки. Трудно найти более уязвимую точку: взрыв произошел между кабиной пилота и местом соединения крыла с фюзеляжем, в двух футах от обшивки и в непосредственной близости от основных электрокоммуникацийлайнера.

Отчет экспертов представлен, в июле 1990 года, через полтора года после катастрофы. Но оставался открытым вопрос, кто виновен в убийстве 270 человек? Началась самая грандиозная работа в истории криминалистики: предстояло изучить 15 тысяч свидетельских показаний в более чем 20 странах, 35 тысяч фотографий и 180 тысяч вещественных доказательств. Скотлэнд-Ярду помогали несколько десятков сотрудников ФБР и Федеральной уголовной службы ФРГ (ФУС).

Следствие двигалось по двум направлениям. Спецслужбы пытались определить страну или организацию, которая могла стоять за террористами, взорвавшими лайнер «Пан Ам», а полицейские тщательно изучали систему безопасности авиакомпании. Пока единственная зацепка, которая могла вывести их на след преступников, — тип взрывчатки. Деле в том, что «Семтекс» производился только в Чехословакии и не имел себе равных по мощности, компактности и удобству в обращении. Это секретное оружие Варшавского блока применялось исключительно диверсионными спецподразделениями. Официальные лица Чехословакии не отрицали, что некоторое количество «Семтекса» могло обходными путями попасть в страны «социалистической ориентации», вроде Ливии или Северной Кореи, но категорически отвергали возможность, что взрывчатка продавалась каким-либо террористическим или сепаратистским группировкам.

Спецслужбы Великобритании и Соединенных Штатов начали разрабатывать «ближневосточный след». В числе главных подозреваемых оказался Иран, чей пассажирский самолет недавно был сбит ракетой, выпущенной с борта крейсера «Винсеннес». Духовный лидер Ирана аятолла Хомейни пригрозил в ответ уничтожить американский авиалайнер.

В поле зрения спецслужб попали и другие арабские государства и экстремистские организации, в частности Народный фронт освобождения Палестины (НФОП), совершивший несколько диверсий и терактов против израильских и американских войск в Ливане; штаб-квартира НФОП размещалась в Западной Германии.

С начала 1988 года полиция ФРГ вела слежку за ее лидерами. Собрав доказательства их преступной деятельности, немецкие спецслужбы 26 октября провели удачную операцию по задержанию руководителей НФОП. В ходе операции было тщательно обыскано 12 квартир, арестовано 16 человек, изъят целый арсенал оружия. В машине террористов внимание полицейских привлекла с виду обычная радиомагнитола «Тошиба»; позже выяснилось, что в нее вмонтирована бомба, начиненная 300 г «Семтекса». Устройство имело два взрывателя; основной, барометрического типа, реагировал на изменения атмосферного давления и взрывался на определенной, заранее установленной высоте над уровнем моря. Бомба была хорошо замаскирована: приемник работал, а взрывчатку не высвечивал даже рентген. Для обезвреживания подобных механизмов многие аэропорты оснащены барокамерами, куда багаж помещается перед погрузкой в самолет. Однако бомба, изъятая у НФОП, имела дополнительный часовой механизм, который ставил барометрический взрыватель на боевой взвод только после того, как устройство проходило через барокамеру.

Среди арестованных немецкой полицией оказался иорданец Мустафа Кадара, искусный изготовитель бомб: в 1970 и 1972 годах три пассажирских самолета, летевшие из Израиля или в Израиль, были уничтожены или повреждены взрывами, виновником которых западные спецслужбы считали Кадару. Именно Кадара изготовил несколько бомб и некоторые из них встроил в «Тошибу».

В ноябре 1988 года бомба, замаскированная под радиомагнитолу, продемонстрирована на международной конференции по вопросам обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов. Фотографии «Тошибы» разослали во все авиакомпании. В аэропорту Хитроу служба безопасности прошла целый курс по обнаружению в багаже и ручной клади пассажиров взрывных устройств, встроенных в бытовые приборы.

В мае 1989 года шведская полиция арестовала уроженца Египта и агента НФОП-ГК Мохаммеда Абу Тальба по подозрению в многочисленных терактах в Швеции, Дании и Нидерландах. В квартире египтянина на столе нашли календарь, в котором обведена дата 21 декабря 1988 года — день катастрофы над Локерби.

На совещании в Меккенгейме в сентябре 1989 года немецкие и шведские следователи утверждали: Абу Тальб поддерживал тесные контакты с лидерами группы НФОП-ГК. Значит, за Локерби ответственна

эта организация? Но каковы мотивы террористов? На этот вопрос следователи отвечали: деньги и месть.

Однако у немецких, британских и американских специалистов оставались сомнения: устройство, взорвавшее 21 декабря 1988 года самолет над Локерби, хотя и размещалось, по мнению следователей, в радиомагнитоле «Тошиба» и содержало такое же количество «Семтекса», как и другие известные следствию бомбы НФОП, все-таки действовало по иной схеме. А сам Абу Тальб, осужденный в Швеции на пожизненное заключение, категорически отрицал причастность к взрыву, хотя в других преступных деяниях охотно признался. Следствие зашло в тупик.

Осенью 1989 года эксперты Королевского центра по исследованию и развитию вооружений в Форт-Хелстеде обратили внимание на осколок радиоплаты размером с почтовую марку. Томас Хейз, следователь центра, предположил, что перед ним деталь часового механизма. Но ни к одной из конфискованных у НФОП бомб исследуемый фрагмент не подходил. Кто же сконструировал взрыватель?

Выяснилось, что подобная радиоплата использовалась в часовом механизме, найденном при обыске у двух террористов в феврале 1988 года в Сенегале. Следователи установили, что эти террористы работали в том числе на ливийскую секретную службу. Именно в ливийскую столицу Триполи вели следы еще одной авиакатастрофы: 19 сентября 1989 года над Африкой взорвался «Дуглас DC-10» французской авиакомпании UTA Погибли 170 человек. Французский Иностранный легион во время конфликта Ливии с Чадом воевал против ливийцев, и поэтому подозрение сразу пало на режим Муамара Каддафи.

Летом 1991 года американцы отыскали главного свидетеля теракта. Абдель Мадшид Джиах, бывший агент ливийских спецслужб, обвинил в диверсии над Локерби двух своих коллег.

14 ноября 1991 года представители ФБР и Скотлэнд-Ярда сообщили журналистам, что бомбу в лайнер «Пан Ам» подложили два ливийских агента, ныне находящиеся на территории Ливии. Джиаха назвал их имена — Абдель Басит аль-Меграхи и Амин Халифа Фимах. Ливийские власти приказали им устроить диверсию, чтобы отомстить за американскую бомбардировку городов Триполи и Бенгази в 1986 году.

Ливия долгое время отвергала эти обвинения и под любым предлогом отказывалась выдать подозреваемых. И тогда ООН по требованию США и Великобритании приняла ряд резолюций: прекращение воздушного сообщения с Триполи; арест ливийского имущества за границей; запрет экспорта самолетов и нефтяного оборудования в эту страну.

Но только через несколько лет, а именно 5 апреля 1999 года Ливия выдала международному суду Меграхи и Фимаха.

В 2001 году суд доказал, что самолет взорвал ливийский гражданин Абдель Басит Аль-Меграхи, и приговорил его к пожизненному заключению; Фимах был оправдан.

В августе 2002 года правительство Ливии признало свою ответственность (редчайший случай) за катастрофу над Локерби и пообещало выплатить компенсацию семьям погибших пассажиров и членов экипажа.

Катастрофа истребителя МиГ-23

4 июля 1989 года, при выполнении учебного полета над территорией Польши с истребителя МиГ-23 катапультировался советский летчик. Беспилотный самолет пролетел еще 900 км, пока не упал на территории Бельгии. Погиб один человек на земле.

4 июля 1989 года с аэродрома одной из авиачастей Северной группы войск в районе города Колобжега (Польша) поднялся в воздух истребитель МиГ-23М, пилотируемый летчиком 1-го класса полковником Николаем Скуридиным (общий налет более 1700 часов, на МиГ-23 — 527 часов). Колобжег — небольшой курортный город на берегу Балтийского моря; в эту пору года там особенно много отдыхающих.

«Это был второй мой полет в тот день, — рассказывал летчик. — Все шло нормально до высоты метров девяносто. Потом я услышал и ощутил хлопок в левом воздухозаборнике, скорость сразу упала с 550 до 350 километров в час, упали резко и обороты двигателя. Я передал, что принял решение катапультироваться, так как все говорило об остановке двигателя — даже шума его не было! С земли получил команду: „сто тридцать второй, к…“ — то есть катапультируйтесь. Уже в воздухе, опускаясь на парашюте, я увидел, что за турбиной снижающегося самолета тянется черный дым. Сел я благополучно, только руку повредил. Перед катапультированием повернул истребитель в сторону моря. Но кто знал, что он продолжит полет…»

Руководитель полетов после доклада летчика наблюдал погасание пламени форсажа и дымление за двигателем, а также — проседание самолета. Развитие аварийной ситуации на взлете предположительно можно объяснить так: самопроизвольное выключение форсажа привело к резкому уменьшению тяги, скорости, высоты полета и воспринято пилотом как отказ двигателя, что вынудило его катапультироваться.

После того как летчик покинул борт, самолет прекратил снижение (из-за изменения центровки) и на предельно малой высоте на удалении 4—6 км скрылся из поля зрения. По данным «черного ящика», через 6 секунд после катапультирования двигатель вдруг начал увеличивать обороты и самолет продолжил полет с незначительным набором высоты в автоматическом режиме.

Вскоре произошла повторная кратковременная остановка двигателя, а затем вновь его включение на рабочий режим. Четко выполняя команды безукоризненно работающей автоматики, удерживающей самолет строго по курсу и в заданном режиме набора высоты, «МиГ» достиг предельно допустимого потолка, 12 км, и продолжал полет до полной выработки топлива. Самолет «шел» в полной готовности, в том числе и с включенной системой опознавания «Я — свой».

Службы ПВО стран Варшавского Договора отнеслись к появлению отметки на экранах радаров спокойно (в тот день проводилось много учебных полетов) — до того момента, пока самолет не вышел к границе ГДР и ФРГ.

В 12.20 радары ПВО ФРГ зарегистрировали нарушение воздушной границы летящим на высоте 12000 м объектом; он двигался со скоростью 460 км/час. Через полторы минуты с военной базы НАТО подняты два американских истребителя-перехватчика.

Строчки телеграфных сообщений напоминали сводку боевых действий. Через 15 минут пилоты доложили, что вошли в визуальный контакт с самолетом противника. Еще через две минуты на землю поступило сообщение, которое привело в изумление военных специалистов: боевой самолет типа МиГ-23 с советскими военными опознавательными знаками совершал полет… без летчика.

Как сообщил представитель НАТО, пилоты американских самолетов получили приказ сопровождать «заблудившийся» МиГ-23. По мнению экспертов, большая высота и низкая скорость полета исключали враждебные намерения. Кроме того, на беспилотном истребителе по визуальным наблюдениям отсутствовало штатное вооружение — ракеты класса «земля — воздух» («МиГ» имел только боезапас 23-мм снарядов). Тем не менее боевая тревога держала в напряжении тысячи людей: полет проходил над густонаселенными районами ФРГ, Нидерландов, Бельгии.

Пилотам на американских перехватчиках приказали сбить «МиГ» только в крайнем случае. Не имея достаточной информации, военные специалисты НАТО все-таки надеялись, что, израсходовав горючее, советский истребитель упадет в Ла-Манш.

Самолет, по-прежнему удерживаемый в режиме автоматики, летел до полной выработки топлива и после остановки двигателя начал плавное снижение. Потеряв скорость, он упал на территории Бельгии — почти плашмя — на жилой дом в деревне Кооихем, близ города Кортрейк (Куртрэ), в 15 км от бельгийско-французской границы. При этом был полностью разрушен дом фермера де Лара и погиб сын хозяина — 19-летний Вим де Лар.

«Мы едва избежали непостижимой катастрофы. Трудно представить, что могло случиться, упади самолет на промышленные кварталы Лилля», — облегченно вздохнул министр внутренних дел Бельгии Льюис Тоббэк.

Как отмечали западные обозреватели, сдержанная и разумно осторожная реакция на нарушение воздушного пространства НАТО помогла избежать худших последствий. Трудно представить, что было бы, случись подобное в разгар «холодной войны».

Правда, был высказан упрек в адрес Советского Союза за отсутствие своевременной информации. Один из военных чинов НАТО в телеинтервью с сожалением констатировал, что в данном конкретном случае не был установлен прямой контакт с военными представителями Варшавского Договора и СССР.

Советская сторона выразила соболезнование и выплатила семье погибшего 800 тысяч долларов США. Пилот Н. Скуридин: «Если бы я мог предвидеть последствия, а особенно гибель человека, я бы ни за что не покинул истребитель. Я хотел бы сказать еще, что сам я, моя семья и товарищи глубоко переживаем происшедшую трагедию. Я написал семье погибшего бельгийского юноши, но понимаю, что никакие извинения не снизят остроты горя…»

Весь полет с момента старта продолжался 1 час 22 минуты (на экранах радаров НАТО — с 9.21 до 10.37 по среднеевропейскому времени. Самолет преодолел около 900 км.

Западные специалисты высказывали недоумение по поводу того, что советская сторона не приняла сама никаких мер, чтобы пресечь полет пустого самолета. Один из высших офицеров ВВС Дании заявил, что в случае неполадок, аналогичных тем, что произошли с МиГ-23, датские летчики по инструкции обязаны перед катапультированием настроить автопилот самолета таким образом, чтобы направить его в сторону пустынной местности или морских пространств.

14 июля советские эксперты были допущены к осмотру остатков самолета, а затем получили согласие на их отправку в СССР. Министром обороны Бельгии Ги Коэмом 6 июля 1989 года дано указание генеральному штабу внести в органы НАТО предложение об организации совместного «кризисного центра» НАТО и Организации Варшавского Договора, через который можно было бы круглосуточно информировать о возможных происшествиях.

Специалисты из Опытно-конструкторского бюро имени А. Микояна, разработавшего в свое время этот истребитель с изменяемой стреловидностью крыла, заявили, что подобного случая в их практике еще не было.

Датская газета «Берлингске тиденде» вспомнила о похожем инциденте 20-летней давности с западногерманским истребителем, пилот которого во время полета потерял сознание; неуправляемая машина прошла над территорией ряда стран Варшавского Договора, а затем под воздействием воздушных потоков повернула в сторону Скандинавии и разбилась в Северной Норвегии.

Самолет DC-10 взорван над пустыней Тенере

29 сентября 1989 года взорвался в воздухе над пустыней Тенере (Нигер) самолет DC-10 французской авиакомпании UTA. 171 человек, включая 15 членов экипажа, — все, кто были на борту, — погибли.

29 сентября 1989 года самолет DC-10-30 («борт» № 54629) совершал рейс UTA 772 по маршруту Браззавиль — Нджамена — Париж. Первый отрезок пути был преодолен успешно.

В 12.13 самолет оторвался от ВПП аэропорта Нджамена (Чад). Набрал высоту и занял эшелон полета 350 (10500 м). А через 21 минуту после взлета на борту лайнера взорвалась бомба, расположенная у места 13-R. «Дуглас» разрушился в воздухе. Смерть 157 пассажиров и 14 членов экипажа была ужасной.

Обломки DC-10 удалось обнаружить в среду 30 сентября, утром, французскому военному самолету в пустынной местности на территории Нигера, в 650 км от столицы Чада. Обследование места падения самолета проведено группой военнослужащих и экспертов. Впоследствии было признано, что причиной катастрофы стал взрыв бомбы, заложенной террористами. Обломки лайнера находили на площади 50 кв. миль. Бомба скорее всего была заложена в Браззавиле. Подозревали конголезца,

который поднялся на борт «Дугласа» в Браззавиле и сошел в Нджамене.

Эту катастрофу сравнивают с трагедией в Локерби в небе Шотландии, и не только по масштабам: в обоих случаях очень скоро всплыл ливийский след.

…Появление этого человека в французском посольстве в Киншасе стало сенсацией. Вместе с ним — конголезцем Бернаром Янгой, считавшимся без вести пропавшим, — вернулась и надежда сдвинуть с мертвой точки следствие по делу об одном из самых кровавых актов международного терроризма.

Найти ниточку к разгадке команде французского следователя Жана-Луи Брюгьера, который уже третий год вел дело о взрыве DC-10, помог случай. В мае 1990 года французская полиция задержала торговца, наркотиками — конголезца. В обмен на освобождение он пообещал сообщить информацию, связанную с гибелью самолета. Так следствие вышло на группу проливийски настроенных конголезцев, среди которых был и Бернар Янга. Тогда же названы и еще два имени — Жан Нгалина и Апполинер Мангатани. Все трое состояли в организации «Зеленая молодежь», объединяющей сторонников ливийского лидера Муамара Каддафи, автора «Зеленой книги». Задержанный позже Нгалина признался, что проходил военную подготовку в Ливии.

Как выяснилось, в роковой день Мангатани, с кейсом в руках, полученным от двух ливийских дипломатов, поднялся в Браззавиле на борт того самого лайнера. Сами они в тот же день вылетели в Триполи, а конголезец, взяв билет до Парижа, должен был сойти в Нджамене, где его обещали встретить и снабдить дальнейшими инструкциями.

Таковы показания, полученные от Янги и Нгалины. Дальше начинаются загадки. Имя Мангатани числится в списке погибших пассажиров, а его родные категорически отрицали, что он покинул самолет в Нджамене, оставив на борту чемоданчик со взрывчаткой. Впрочем, многие полагают, что его в любом случае нет в живых: если он и не погиб над пустыней, то скорее всего ликвидирован позже теми, кому требуется запутать следствие. По данным конголезской прессы, Нгалина, второй активист «Зеленой молодежи», год назад погиб в Танзании. А 27 марта этого года скоропостижно скончался майор полиции Бонавантюр Бекуль, который вел следствие с конголезской стороны. Версия журналистов — отравление.

В руках следствия оставался последний свидетель — Янга. Но и тот неожиданно исчез из тюрьмы в Браззавиле. Как полагают, этот шаг подсказан ему страхом за свою жизнь. А в 1992 году то же чувство толкнуло его на обратное решение: к французам он явился, надеясь, что те обеспечат его безопасность.

Скрываясь все это время у друзей в Киншасе, он не чувствовал себя уверенно. Теперь попросил убежища во Франции и клялся, что расскажет все. При этом он не просто боялся — знал, откуда грозит опасность. Множатся вопросы, на которые нужно найти ответы. Почему важнейшему свидетелю дали скрыться? Ведь речь шла о деле, от исхода которого во многом зависела судьба Ливии, уже подвергшейся санкциям ООН. Одна из здешних газет, кстати, обратила внимание на то, что ливийцы заявили о готовности сотрудничать с ООН в расследовании воздушного терроризма…

сразу после исчезновения Янги.

Зачем вообще Триполи потребовалось уничтожение лайнера UTA 772. Существовала и такая точка зрения: цель теракта — устранить нескольких деятелей Чада, которые летят этим рейсом из Нджамены в Париж.

Янга заявлял, что к передаче взрывного устройства, сработавшего над Нигером, причастен посол Ливии в Браззавиле.

Популярная конголезская газета «Рюмер» выдвинула еще одну версию: к теракту причастен некий Ахмед Кади Йуба, колдун из Мавритании, якобы доставивший взрывчатку из Котону (Бенин) в Браззавиль на… конголезском президентском самолете.

По утверждению «Рюмер», этот человек руководит сетью ливийских террористов в Африке и к его услугам не раз прибегал президент Конго Дени Сассу-Нгессо. Последнее обстоятельство, впрочем, не вызвало удивления у африканцев: в странах Черного континента люди профессии Йуба зачастую пользуются огромным влиянием и близки к крупнейшим политикам. Название газеты переводится как «слухи», но здесь, в Африке, слухи зачастую оказываются куда оперативнее и точнее официальной информации.

Франция предъявила иск четырем ливийцам, но Ливия наотрез отказалась выдать подозреваемых.

Самолет Ту-134 разбился под Иваново

27 августа 1992 года при посадке в аэропорту города Иванова потерпел катастрофу самолет Ту-134А. Погибли 7 членов экипажа и 77 пассажиров.

27 августа 1992 года самолет Ту-134А (бортовой № 65058) Ивановского авиаотряда совершал обычный рейс по маршруту Минеральные Воды — Донецк — Иваново.

В 22.48 авиалайнер, выполнив четвертый разворот при заходе на посадку, неожиданно упал в 5 км от аэродрома Иванова. Экипаж и пассажиры — 84 человека — погибли. Произошла самая страшная катастрофа в стране за последние восемь лет. По воле случая авиалайнером разрушен только один двухэтажный домик — две квартиры остались без стены. Упади самолет на 500 м раньше — снес бы дачный поселок, на 200 м позже — кирпичные дома поселка Госплемзавода.

Когда разваливающийся самолет тащило по земле, он уничтожил несколько дощатых сараев с курами, овцами, поросятами. По словам очевидцев, после падения самолета с деревьев капал остававшийся в баках керосин.

Это произошло в 3 км от аэропорта, на окраине поселка Лебяжий Луг. Через четверть часа приехали военные, милиция, пожарные, медики — спасать уже некого. Можно представить себе состояние людей, которые встречали в аэропорту родных и близких и не дождались. Пассажиры в том самолете летели с юга и везли цветы — гладиолусы. Изломанные, но еще не увядшие, не тронутые огнем, их разбросало на траве по всей площади катастрофы — с капельками росы, крови и керосина.

Местные жители рассказывали журналистам:

«Катастрофа произошла вечером, практически беззвучно. Наши дети спали и ничего не слышали. Мы видели из окна какое-то зарево, слышали приглушенный треск.

Выбежали на улицу — все поле окутано каким-то молочным туманом. Из-за него и из-за темноты практически ничего не видно; ни криков, ни стонов. Мы подошли поближе к останкам самолета: он не горел; в той части, которая оторвалась вместе с шасси, заметили какое-то движение. Мы увидели руки — видимо, последние конвульсии…»

От Ту-134А не осталось практически ничего. Место падения представляло собой страшную картину. На полосе длиной примерно 1, 5 км и шириной около 150 м куски обшивки, карты, вещи и… месиво человеческих рук и ног. Опознать невозможно; только два трупа — маленького ребенка с открытым ртом (видимо, перед смертью кричал) и мужчины без головы — чем-то напоминали человеческий облик. Спасатели — они всю ночь провели в поле — нашли два выкидыша (вернее, то, что от них осталось): в самолете летели и беременные женщины.

Что произошло в четверг вечером? В этом разобралась авторитетная комиссия. Эксперты после анализа всех обстоятельств трагедии (в том числе и анализа информации «черного ящика») пришли к выводу, что отказов техники не было. Самолет выпущен 30 марта 1977 года, налетал 26308 часов, при ресурсе 35000 часов, имел четыре ремонта, последний в августе 1991 года; после него налетал 2690 часов при межремонтном ресурсе 6000 часов.

Лайнер вылетел из Донецка в 21.05. Проход московской зоны проведен правильно. Миновав Черусти (210 км от Иванова), экипаж готовился к посадке.

При входе в зону действия УВД Иваново (75 км от города), в районе Суздаля, «борт» вышел на связь с ивановскими диспетчерами и получил разрешение на вход в зону на большей высоте (нормальная высота была занята). Здесь еще никаких нарушений; на этом же удалении экипаж попросил включить радиотехнические средства (РСБМ). Диспетчер дал команду включить РСБМ, но включения не последовало.

На удалении 57 км экипаж второй раз попросил включить РСБМ. Пока они нагрелись и начали выдавать информацию, самолет находился уже на расстоянии 25 км от аэродрома «Иваново» и подходил к Лежневу. В это время диспетчер не выдал экипажу самолета азимут. Самолет прошел справа от Лежнева, хотя и не выходил за границу воздушного коридора (должен пролететь над Лежневом как над контрольной точкой).

Дальше уклонение увеличивалось, и Ту-134 вышел за границу коридора. Опытный 53-летний В. Груздев запросил у 28-летнего штурмана М. Коновалова: «Курс какой там? Десять, что ли?» Штурман: «Нет-нет, Николаич, влево доверни, влево пять». Командир: «А меня что-то к четвертому тянет!» Он уже принимает решение идти не через Лежнево, а правее, вместо трех плавных поворотов совершить один крутой. На уровне Лежнева отклонение самолета от курса около 4 км. Штурман: «Доверни, командир, на привод!» Груздев не реагировал.

Диспетчер дал снижение 1800 м (положенные 1500 были заняты). Самолет занял 1800 м, но из-за постороннего «борта» диспетчер задержал снижение до 1500 м на 30 сек. Ту-134 продолжал смещаться в правую

сторону, срезал маршрут (сократил время на заход примерно на 2 мин.). Скорость снижения самолета была большая, но движение вперед продолжалось. Диспетчер не ввел никаких поправок. Экипаж еще не видел включенных маяков и не мог определить сам свое положение.

Разрешая снижение до 1200 м, диспетчер думал, что самолет идет по коридору. Дефицит времени нарастал, шасси уже было выпущено.

Диспетчер сообщил погодные данные в ответственный момент и отвлек экипаж. Погода сложная (видимость 1200 м, на ВПП видимость 1600 м, облачность высотой 110 м, дымка, морось; посадка Ту-134 возможна при видимости 900 м и высоте облаков 70 м, а командир имел допуск на выполнение посадки при видимости 800 м и высоте облаков 60 м). Чтобы попасть на ВПП, самолет накренился на 25 градусов со скоростью посадки 10 м/сек. Скорость приближения к земле увеличивалась. Диспетчер не сообщил экипажу о высоте, направлении и отклонении; Ту-134 проскочил вправо. Система посадки включена с опозданием, и тут только командир опомнился: «Мы что, проскочили, что ли?» Штурман: «Да! Проскочили! Увеличивай крен, заворачивай!» Крен оставался таким же.

В момент захода на посадку самолет был правее ВПП почти на 2 км и выше на 220 м, скорость 390 км/ч. Выйти на посадку экипажу было практически невозможно. Штурман: «Командир, виражик, может, сделаем?» То есть предложил повторно выполнит нормальный заход. Но Груздев не принял предложения (молодым и менее опытным он не доверял) и, накреняя машину еще сильнее, пытался сесть. Штурман: «Николаич, уйдем!» Никакой реакции.

На расстоянии 5 км экипаж пересек курс посадки под углом 30 градусов со скоростью приближения к земле 10—14 м/сек. Штурман: «Николаич, уйдем на второй круг!» Груздев не реагировал; уже тогда посадка была невозможна.

Командир, в критическом положении, отдал штурвал от себя — скорость увеличилась, и самолет, не удерживаясь штурвалом, ушел в левую сторону со скоростью 370 км/час. Земля приближалась.

На высоте 40 м Груздев взял штурвал на себя, но положение уже нельзя спасти. Самолет резанул верхушки деревьев леса; кончился лес; последовал удар левым крылом в болото (на этом месте осталась большая воронка). Левое крыло отвалилось, корпус самолета развернуло налево и потащило с большой скоростью по полю, между сараев к поселку. При этом самолет развалился на мелкие куски.

Чудовищным ударом обломка самолетного крыла снесло всю стену двухэтажного кирпичного дома, смяло стоящий рядом с домом автомобиль «Жигули». Пострадали жильцы двух квартир, но жизнь их осталась вне опасности. В баках самолета оставалось менее тонны топлива и взрыва, по-видимому, не произошло, так как его наверняка слышали бы в близлежащих дачах.

Комиссия по расследованию пришла к выводу, что причиной катастрофы и гибели 84 человек была ошибка командира корабля при выборе траектории снижения перед посадкой.

По заключению комиссии, В. Груздев пытался «спрямить маршрут»; за пять минут до катастрофы самолет отклонился на 2, 5 км. Пытаясь сесть с первого захода, экипаж не успел вернуться на курс, провести все

необходимые для посадки операции и даже выровнять машину и уменьшить скорость.

В результате спрямления экипаж «выиграл» две минуты, — это уменьшило и без того существующий дефицит времени для снижения и гашения скорости. Тем не менее на второй круг пилоты не пошли. Несмотря на неоднократные предупреждения штурмана, срабатывание предупредительной сигнализации, Груздев решил наперекор всему сажать самолет с ходу. В экстремальной ситуации командир постоянно запаздывал с принятием решений и в итоге потерял контроль за высотой. Определенную пассивность допустили и диспетчерские службы. В этих условиях, гласит заключение комиссии, «члены экипажа, в первую очередь штурман и второй пилот, практически перестали выполнять свои должностные обязанности». Командир совершал посадку в одиночку, не получая никакой информации ни с земли, ни от экипажа.

При формировании экипажа допущены серьезные просчеты. Командир В.Н. Груздев при общем большом опыте летной работы (31 год) имел небольшой налет на Ту-134 — около 400 часов. Другие члены экипажа находились в стадии становления. Командир склонен к авторитарности в принятии решений и суждений. При усложнении ситуации это привело к полному нарушению взаимодействия между членами экипажа.

Самолет «Боинг-747» упал на пригород Амстердама

4 октября 1992 года около Амстердама (Нидерланды) рухнул на жилой квартал транспортный самолет «Боинг-747» израильской компании «Эль Ал». По некоторым данным погибли более 100 человек, однако в официальном сообщении говорилось о 49 погибших.

4 октября 1992 года транспортный самолет «Боинг-747-258F» (ElAl) (борт 4X-AXG) израильской авиакомпании «Эль Ал», выполнявший рейс 1862 из Моррисвилля (США) в Тель-Авив, совершил промежуточную посадку в Амстердаме. На борту находились три члена экипажа и пассажирка, жена сотрудника авиакомпании.

В 17.20 по UTC «Боинг», перевозивший 114 т коммерческих грузов, оторвался от взлетной полосы 01L аэропорта Схипхолл Амстердама.

В 17.27.30, когда самолет находился на высоте 1950 м, произошло невероятное: двигатель № 3 вместе с пилоном отвалился от правого крыла «Боинга», разрушив часть его передней кромки. На этом неприятности не кончились; двигатель № 4 вместе с пилоном также оторвался от правого крыла. Оба двигателя упали в озеро около селения Наарден.

Через несколько минут после взлета командир корабля вышел на связь с диспетчерами аэропорта и сообщил, что у самолета отказали два двигателя. Гидравлическая система № 2 полностью вышла из строя. Командир запросил для приземления полосу 27 в аэропорту Схипхолл. В 17.34 экипаж начал готовиться к экстренной посадке. Пилоты попытались аварийно слить топливо и развернуться на обратный курс, но тяги двух оставшихся турбин не хватило, чтобы дотянуть до ВПП. «Боинг» сначала медленно, затем все быстрее заваливался вправо. Экипаж полностью потерял управление самолетом.

В 17.35.42 «Боинг» с грохотом рухнул на два смежных одиннадцатиэтажных жилых дома в Бейлмер, предместье Амстердама, примерно в 13 км восточнее аэропорта Схипхолл. При падении лайнер задел верхние этажи и взорвался. По свидетельствам очевидцев, обезумевшие от ужаса люди выбрасывались из окон и разбивались о землю. Обломки самолета и здания оказались разбросаны на площади 400х600 м. От «Боинга» остались лишь детали. Столь разрушительные последствия вызваны тем, что на борту «Боинга» было 150 т топлива, от которых не успели избавиться перед аварийной посадкой.

По официальным данным, погибли 49 человек, включая экипаж и пассажира на борту 4X-AXG. В то же время в прессе появлялись куда более страшные цифры — до 250 погибших. В этих домах проживали в основном иммигранты; однако, учитывая воскресный день, многие жильцы находились вне дома. К утру понедельника 5 октября из-под завалов извлекли только 12 тел; 37 человек в тяжелом состоянии доставлены в больницу. Место трагедии посетила королева Беатрикс.

Эксперты амстердамского аэропорта и израильские официальные лица заявили, что теракт маловероятен, — речь может идти о технических неполадках. Упавший самолет построен в 1979 году, совершил почти 10 тысяч посадок и налетал 44 тысячи часов. По заключению специалистов, он был в хорошем состоянии.

Вероятная причина гибели израильского «Боинга» — разрушение одного из разрыв-болтов, крепящих двигатель к пилону. Эти болты имеют высокую нормативную прочность и могут сломаться лишь при запредельных нагрузках (как, например, во время посадки с убранным шасси). Скорее всего, прочность болта была нарушена из-за усталости металла. На взлете болт сломался и «Боинг» потерял один из четырех двигателей. Затем по неустановленной причине отказала еще одна турбина, и многотонная махина рухнула на город. По результатам расследования катастрофы в США проведена ультразвуковая диагностика разрыв-болтов на всех «Боингах-747». Из 516 проверенных болтов 267 оказались некондиционными, а 27 имели трещины различной глубины.

В ту дождливую ночь, ставшую последней для экипажа разбившегося «Боинга» и для многих жителей общины Бейлмер, никто и не предполагал, что так трагически закончившийся рейс положит начало странной истории, которая затянется почти на семь лет и в конце концов приведет к сенсационным разоблачениям.

Вопросы стали возникать сразу вслед за тем, как примчались пожарные. Место катастрофы сразу оцепили полиция и войска. Едва пожарные успели справиться с огнем, как их выставили за кольцо оцепления. Однако они все же заметили людей, одетых в спецформу, напоминающую скафандры, белого цвета, которые появились вслед за полицейскими и солдатами. Кто эти люди и что они искали на месте трагедии? Если «черный ящик», то зачем им понадобилось облачаться в защитные костюмы? Репортеры, прибывшие на место падения «Боинга», так и не получили убедительного разъяснения по поводу характера груза, следовавшего через Схипхолл в Тель-Авив. Начальство аэропорта молчало, полицейские отделывались маловразумительными фразами, солдатам попросту запретили общаться с журналистами.

Около трех часов ночи в небо поднялся первый «Боинг-747» из целой серии рейсов, срочно организованных американской транспортно-экспедиторской компанией «Юнайтед парсел сервис» («ЮПС»). Вслед за ним с небольшими промежутками взлетели еще несколько «Боингов», — в их полетных заданиях конечным пунктом был указан Тель-Авив. Все они имели на борту неизвестный груз, хранившийся до этого момента на складах авиакомпании «Эль Ал» в Схипхолле. Почему так срочно потребовалось отправить его к месту назначения именно в ночь катастрофы? Рейсы явно не плановые, поскольку стало известно, что полетные карты и задания не подготовлены заранее, а экипажи лихорадочно формировались представителями «ЮПС» из летчиков нидерландской авиакомпании «КЛМ».

Так что же находилось на складах «Эль Ал» в Схипхолле? Что американцы и израильтяне пытались скрыть от голландских журналистов?

К утру следующего дня журналистам дали понять, что беспрецедентная спешка и секретность вызваны тем, что «ЮЛС» занималась перевозкой оружия, в том числе ракет, из США в Израиль через Нидерланды. А поскольку за всей операцией якобы стояло Центральное разведывательное управление США, то становилось понятно, почему прессе сразу ничего не сообщили.

Инцидент с израильским «Боингом» стал постепенно сходить со страниц голландских газет. Власти молчали, так и не ответив ни на один вопрос. «Черный ящик» — расшифровка аудиозаписей, наверное, кое-что прояснила бы, но он бесследно исчез.

С новой силой страсти вокруг катастрофы начали разгораться, по мере того как участились обращения к врачам жителей Бейлмера, а также служащих компании «КЛМ» и грузчиков, работавших на складах, где хранились обгоревшие части и остатки оборудования разбившегося «Боинга-747». Все они жаловались на общее ухудшение самочувствия, боли в желудке, нарушение дыхания. Причину не могли установить ни сами больные, ни осматривавшие их доктора. Число пострадавших достигло 120 человек.

Примерно в середине 1998 года в руки журналистов голландской газеты «НРК Ханделсблад» попал любопытный и одновременно пугающий документ — авианакладная: из нее следовало, что на борту «Боинга», помимо боеприпасов, взрывчатых веществ и огнеопасных жидкостей, находилось 190 литров диметил-метилфосфоната (ДММФ). Это химическое вещество — прекурсор, то есть сырье для изготовления боевого отравляющего вещества нервно-паралитического действия типа зарин. По оценкам специалистов, такого количества ДММФ хватило бы для производства 270 кг зарина.

Много это или мало? Смертельная для человека доза этого отравляющего вещества при попадании его на кожу или в дыхательные пути равняется одной тысячной доле грамма! По оценкам специалистов Международной организации по запрещению химического оружия, расположенной в Гааге, для использования в оборонных исследованиях, — скажем, для опробования новых видов противогазов или противохимических костюмов — не требуется большого количества зарина.

Зато почти три центнера отравы как раз годятся для проведения ее широкомасштабных полевых испытаний.

Теперь стала понятна лихорадочная деятельность «ЮПС»: как можно скорее избавиться от опасного, компрометирующего груза, хранившегося на складах в Схипхолле. В этом были заинтересованы все участники разыгравшейся драмы: и американский отправитель смертельного груза — компания «Солкатроник кемиклз», и экспедиторы из «ЮПС», и израильские получатели. В качестве таковых в авианакладных значился Израильский институт биологических исследований, расположенный в районе Несс-Сиона, в 20 км к югу от Тель-Авива.

Позднее выяснилось, что, кроме ДММФ, на борту «Боинга» находились также емкости с фтористым водородом и изопропанолом. Для изготовления зарина необходимо иметь четыре компонента, — три из них перевозились одним рейсом. Таким образом, можно говорить, что Израиль, не ратифицировавший Международную конвенцию о запрещении химического оружия, продолжал с помощью Соединенных Штатов вести разработки в области создания боевых отравляющих веществ.

Это подтолкнуло журналистов продолжать расследование, которое привело и к другим открытиям. Так, результаты анализа почвы на месте катастрофы показали, что на борту «Боинга» находилось примерно 1000 литров еще одного химического вещества — трибутилфосфата. В таких количествах, как считают голландские специалисты, оно применяется только с одной целью — для получения оружейного урана и плутония. Кстати, в авианакладной трибутилфосфат не фигурировал.

Дело приняло серьезный оборот. Для расследования обстоятельств «бейлмерской трагедии» осенью 1998 года была создана специальная парламентская комиссия. К марту 1999 года в ее распоряжении была уже масса документов и свидетельских показаний; в результате не только полностью подтвердились результаты журналистского расследования, но и вскрыты новые факты, связанные с катастрофой. Например, оказалось, что загадочные «люди в белом» — это спецподразделение министерства обороны Нидерландов по ликвидации последствий применения химического, биологического и ядерного оружия. Следовательно, военные с самого начала знали, какой груз находился на борту самолета. Им также было хорошо известно об истинных причинах заболеваний среди персонала Схипхолла и жителей Бейлмера. Это подтвердил представитель военного ведомства Нидерландов. Когда журналисты спросили его, что шесть с половиной лет предприняло министерство обороны для компенсации нанесенного здоровью людей ущерба, офицер ответил: «Почти ничего. — И, подумав, добавил: — Так нас просили американцы».

Правду скрывали отправитель и экспедитор опасного груза, перевозчик, начальство аэропорта Схипхолл, голландские военные.

Теперь на месте падения самолета в память о погибших стоит монумент, у которого каждый год в день и час катастрофы собираются их родные и близкие, а также те, кто в тот октябрьский вечер 1992 года оказался свидетелем трагедии, навсегда изменившей привычный ход жизни в тихом пригороде столицы Нидерландов.

Самолет Ту-154 разбился под Иркутском

3 января 1994 года под Иркутском потерпел катастрофу самолет Ту-154, выполнявший рейс по маршруту Иркутск — Москва. Погибли 120 пассажиров и членов экипажа, а также один человек на земле.

Ранним утром 3 января 1994 года самолет Ту-154 авиакомпании «Байкал-авиа» оторвался от ВПП Иркутского аэропорта. На борту было 111 пассажиров и 9 членов экипажа. Время полета до Москвы чуть больше четырех часов. Метеоусловия хорошие: видимость более 5 км. Топлива взяли «под завязку» — почти 55 т, хотя обычно брали не более 20 т. Причины чисто экономические: в Москве керосин в полтора раза дороже.

Экипаж начал выполнять правый разворот, чтобы уйти в направлении поселка Раздолье и взять курс на Москву. В этот момент в кабине пилотов неожиданно зазвучала сирена: «Пожар второго двигателя!»

Сразу передали сообщение на землю: нужно срочно возвращаться на аэродром. Однако крен для дополнительного разворота заложить не успели. Вслед за вторым остановился первый двигатель, а еще через несколько секунд и третий. Отказала вся гидросистема самолета; машина оказалась полностью неуправляемой.

Лайнер начал падать. Через 12 минут после взлета, с выпущенными шасси, «борт» № 85656 врезался в молочную ферму в поселке Момоны, в 3 км от окраины Иркутска.

От сильнейшего удара самолет развалился на части, вспыхнул пожар. Кабина экипажа и первый салон разлетелись вдребезги. Фрагмент фюзеляжа, где располагался второй пассажирский салон, отбросило далеко на склон, как и хвостовую часть. Части самолета находили в 400 м от места падения.

В последующие дни распространились слухи, что час или даже два после авиакатастрофы раздавались стоны, крики о помощи. А кто-то из чудом оставшихся в живых пассажиров и вовсе пытался доползти до поселка. Спасатели, участвовавшие в розыске погибших, высказывались категорично: смерть всех наступила мгновенно, никто не остался в живых.

Тела погибших, извлеченные из-под обломков самолета, представляли собой жуткую картину. Некоторые спасатели, многое повидавшие на своем веку, падали в обморок; на месте работ специально для них постоянно дежурили две бригады «скорой помощи». Целых трупов практически не находили. В специальные пластиковые пакеты по отдельности складывали руки, ноги, другие части тела. Через несколько часов пакеты кончились, — пришлось просить продавцов из торгового комплекса сшить мешки из клеенки.

Многие останки поначалу оказалось невозможным идентифицировать. На грузовиках их свозили в центральный морг, где опознание проводилось по ботинкам, ремням, заколкам.

Среди погибших пассажиров — шестеро детей, один грудного возраста. На борту находилось 16 иностранных граждан — из Германии, Франции, Японии, Индии, Китая. Тринадцать человек — директора и преподаватели лицеев Иркутска — спешили на симпозиум по альтернативным методам обучения. Очень много было бизнесменов, руководителей крупных иркутских коммерческих фирм. Одни летели к

родственникам в Москву на Рождество, другие — в командировки.

Списки погибших уточнялись в течение нескольких дней после катастрофы. Выяснилось, что часть пассажиров летела по чужим паспортам. Так, невеста одного из известных иркутских актеров Г. Гущина, француженка Вероника Жерар, числилась как Тишина Татьяна Вениаминовна. У некоторых пассажиров фамилия на отрывном корешке билета не совпадала полностью с действительной. Некоторые летели вовсе без билетов.

Тем временем спасательные работы на месте катастрофы продолжались. Большегрузными кранами поднимали опоры рухнувшей фермы; спасатели из московских отрядов складывали на грузовики найденные под опорами останки пассажиров. Место катастрофы оцепили ГАИ, милиция, солдаты. Всюду валялись обломки самолета, части кресел. Рядом с разрушенной фермой вповалку лежали коровьи туши — на ферме в момент катастрофы находилось свыше ста голов скота. Спасатели вытащили тело скотника, который в злополучный момент собирался уже уходить домой.

Что стало причиной одной из самых крупных катастроф в истории российской авиации? Выдвигались различные версии.

Часть специалистов убеждена в наличии большого перегруза лайнера; другие не исключали теракта. Однако большинство экспертов в качестве причины катастрофы называли отказ двигателя № 2, хотя Ту-154 не так давно проходил эксплуатационный ремонт и самолету в очередной раз продлили рабочий ресурс.

Этот двигатель отказывал и раньше. Летом 1993 года Ту-154 выполнял рейс в Китай; на борту находилась группа руководителей авиакомпании «Байкал». При подлете к Ханьчжоу отказал двигатель. Экипажу пришлось вырабатывать горючее и садиться на аварийную полосу. На этот двигатель летчики постоянно писали послеполетные рекламации; в это утро экипаж запустил его лишь со второй попытки. Двигатель не запускался почти 15 минут, вызвали даже бригаду с авиационно-технической базы (АТБ).

Впрочем, кроме неисправного двигателя еще одно роковое обстоятельство, по мнению специалистов, могло вызвать катастрофу: речь идет о конструктивной особенности Ту-154. Дело в том, что все основные коммуникации по управлению расположены в хвосте самолета, в непосредственной близости от центрального второго двигателя. Пожар, начавшийся в двигателе, мог привести к потере управляемости лайнером.

При определении причин катастрофы эксперты внимательно изучили содержание бортовых самописцев, так называемых «черных ящиков». Приведем фрагменты переговоров экипажа самолета Ту-154 и диспетчера.

Начало работы речевого самописца.

Диспетчер: Значит, внимание, экипаж. Десять тысяч шестьсот до Домодедова, запасной Нижний Новгород. Москва запасным не обеспечивает, как Внуково, так и Шереметьево.

Командир воздушного судна (КВС): Двигатели запущены. Включаем генераторы. Земля, восемьдесят пять шестьсот пятьдесят шесть, конец связи, на воздушный контроль, до свидания.

Диспетчер: Счастливо.

КВС: Передай инженеру, который двигатели готовил, что очень плохо подготовлены двигатели — не запускаются. Двадцать минут три двигателя запускали.

Бортинженер: Загорелось… И не отключается, и не гаснет.

КВС: Что?

Бортинженер: Опасные обороты. Кнопку нажимаешь — не гаснет. Ну что, горит она, стартер, все отключено… воздух не подается.

КВС: Ничего, прогреется, погаснет.

Второй пилот: Шестьсот пятьдесят шестой к взлету готов.

Диспетчер: Взлет разрешаю.

Второй пилот: Шестьсот пятьдесят шестой, взлет.

27-я минута работы самописца.

КВС: Набираем шесть тысяч (звуковая сигнализация — непрерывная сирена).

КВС: Действовать согласно руководству. Первому и второму — номинальный режим. Подожди, спокойно, Илья, а Илья!

Бортинженер: Второй двигатель горит почему-то. (Сигнальная лампочка.)

КВС: ВСУ горит? Гаси.

Бортинженер: Включил все три очереди.

КВС: Горит? На самом деле горит?

Бортинженер: Горит табло «Пожар».

КВС: Илья Петрович, доложи обстановку.

Бортинженер: Так. Загорелось табло «Пожар» в мотогондоле номер два. Второй двигатель выключил я.

КВС: Илья, сирену выключи.

Штурман: Курс обратный посадочный берем.

Диспетчер: Шестьсот пятьдесят шестой, понял. Давление семьсот двадцать пять миллиметров, заход разрешаю, снижайтесь девятьсот к четвертому.

КВС: Давление семьсот двадцать пять установить.

32-я минута работы самописца.

Диспетчер: Шестьсот пятьдесят шестой, пожар какого двигателя?

КВС: Пожар второго двигателя.

КВС: И правого.

Бортинженер: Давление в гидросистеме первой упало.

Второй пилот: Выпускаем шасси.

Диспетчер: Шестьсот пятьдесят шестой принял.

КВС: Шасси не выпускаются. Да не выпустятся! От второй гидросистемы давай.

Бортинженер: Да нету же! Давления-то нет!

Второй пилот: У нас упало давление во всех гидросистемах.

Диспетчер: Шестьсот пятьдесят шестой, понял. Удаление где наше?

Штурман: Четыреста метров.

КВС: Ребята, не управляется самолет!

КВС: Самолет не управляется!

Диспетчер: Шестьсот пятьдесят шестой, ниже глиссады идете. (Непрерывный звук сирены.)

Диспетчер: Шестьсот пятьдесят шестой, работайте с посадкой.

Прекращение записи.

Расшифровка переговоров показала, что экипажем не приняты меры, предписанные руководством по эксплуатации. Когда горит табло «Опасные обороты стартера!» — двигатель должен быть немедленно выключен, а взлет прекращен. Можно сделать однозначный вывод о том, что возникновение аварийной ситуации и, как следствие, катастрофы можно было избежать при своевременной квалифицированной оценке ситуации экипажем.

Катастрофа аэробуса «Глинка» А-310

22 марта 1994 года в районе Междуреченска недалеко от Новокузнецка потерпел катастрофу аэробус «Глинка» А-310-304 авиакомпании «Российские авиалинии», выполнявший рейс по маршруту Москва — Гонконг. Погибли 75 человек.

22 марта 1994 года в 17.05 (время московское) аэробус А-310-304, совершавший рейс АФЛ5933 Москва — Гонконг, взмыл в небо из аэропорта «Шереметьево-2». На борту находились 63 пассажира и 12 членов экипажа. Среди пассажиров — 23 гражданина иностранных государств, (китайцев — 17, англичан — 4, индус — 1, американец — 1), в основном люди состоятельные.

Это была необычная авиакатастрофа. Позади уже три с лишним тысячи километров; аэробус летел на заданной высоте, на автопилоте, все системы работали нормально, без каких-либо отклонений, что подтверждается записью переговоров экипажа с диспетчерами. Метеоусловия по сибирским меркам для этого года времени идеальные: температура минус 5 градусов, видимость 10—12 км.

В 20.49 самолет неожиданно исчез с экранов радиолокаторов. Новокузнецкие диспетчеры безуспешно пытались связаться с экипажем. Цепочка слежения Екатеринбург — Новокузнецк — Красноярск показала: в последнем из этих пунктов никаких сигналов о самолете не поступало.

Позже выяснилось, что аэробус упал с высоты 10100 м, по максимально крутой траектории, что редко или почти никогда не бывает во время авиакатастроф. Экипаж даже не успел ничего передать на землю. Самолет разбился на склоне горы, но почему-то не задел верхушки деревьев.

22.05; 22.08. По распоряжению дежурной службы Российской федеральной авиакосмической службы поиска и спасения из Новосибирска вылетел самолет Ан-12 войск ПВО; из Новокузнецка — вертолет Ми-8 МГА.

23.30. От местного жителя поступила информация: в районе населенного пункта Майзас (10 км юго-восточнее города Междуреченска) замечены горящие обломки самолета.

00.06. Двадцать третьего марта командир вертолета доложил, что в 8 км южнее Майзаса в радиусе 2 км он видит горящие обломки самолета.

03.00. Из Плотникова (40 км южнее города Кемерово) начал движение мобильный отряд (41 человек, 12 единиц техники), прокладывая

дорогу.

03.30. К месту падения самолета из Междуреченска вылетел вертолет Ми-8 с десятью спасателями на борту.

Наконец, Ил-76 МЧС России доставил пятнадцать спасателей с необходимой техникой и оборудованием.

Журналист Василий Горбунов пробрался к месту катастрофы вместе со спасателями. Вот что он рассказывал: «Первое ощущение на подходе — сильнейший запах керосина. Бросаешь взгляд — и становится жутко: груда мелкого мусора. Похоже, самолет буквально разбился вдребезги. Мельчайшие осколки разбросаны по склону холма стометровой ширины лентой, тянущейся примерно на полкилометра. Самый крупный обломок правого борта, который я видел, три на четыре метра. Тела? Почти все, что осталось от людей, сильно вдавлено в снег. Видны где-то руки, где-то ноги, где-то спины… В таких местах самая тяжелая мысль — почему вещи долговечнее людей? Повсюду разбросаны баночки с пивом, сумки, шмотки, доллары… Невозможно оторвать взгляд от яркого расписного пасхального яичка: кто-то готовился к празднику…»

Выжить в этой страшной катастрофе было невозможно. Части трупов бережно, аккуратно паковали в полиэтиленовые мешки, затем укладывали в гробы, чтобы отвезти в морги Новокузнецка. «Родственникам в мешках труп не выдашь, хоть какое-то уважение должно быть», — сказал один из членов комиссии. От погибших мало что осталось: трупы обгорели и обуглились до неузнаваемости. Многие пассажиры так остались сидеть, привязанные ремнями к креслу. Среди погибших спасателям удалось отыскать двух детей, летевших на этом рейсе: один членов экипажа решил взять их с собой в отпуск, показать Гонконг. Тогда еще никто не знал, что именно дети сыграли в этой катастрофе трагическую роль.

От аэробуса не осталось почти ничего. На месте катастрофы найдено более миллиона долларов, много драгоценностей, золотых украшений. Уцелевшие «черные ящики» (два из трех) отправили для расшифровки во Францию.

Самолет серии А-300 можно с полной уверенностью назвать европейским детищем, поскольку над его созданием трудились практически все ведущие конструкторские бюро Европы, а в консорциум входили четыре страны. Европейцы мечтали вытеснить с рынка удобные, надежные и добротные американские самолеты и дать возможность спокойно работать своим аэробусам.

Штаб-квартира «Эрбюс эндюстри» находится во Франции, в Тулузе, а заводы смежники разбросаны по соседним странам. Последняя модель А-300-330, стала чисто европейской, после того как «Эрбюс» подписал соглашение с английской компанией «Роллс-Ройс» на поставку двигателей «Трент-700».

С начала 1994 года с аэробусами случилось два происшествия. 18 января при посадке в парижском аэропорту Орли А-330 долго не мог приземлиться — не выпускались шасси. Неисправность устранили, но следующий день та же машина, на той самой линии, Париж — Тулуза имела аналогичные проблемы. Через неделю авиакомпания «Эр энтер», которой принадлежал самолет, решила приостановить использование А-330 на своих линиях. Второй случай более загадочный. 20 января в другом

аэропорту Парижа — Руасси — полностью сгорел А-340. К счастью пассажиров на борту не было — самолет стоял неподалеку от ангара. Пламя удалось потушить за полчаса, но ни одного журналиста туда пропустили, никаких комментариев руководство аэропорта или «Эрбюса» не дало.

Поисково-спасательные работы на месте катастрофы аэробуса «Глинка» велись довольно долго: останки пассажиров и обломки самолета оказались разбросанными в радиусе 2 км. Позже найденные части аэробуса перевезли в ангар авиационного предприятия новокузнецкого аэропорта, где их крепили к каркасу согласно форме самолета. Там же изучением обстоятельств падения лайнера занялись представители Франции, страны производителя.

Два «черных ящика», найденные на месте катастрофы аэробуса «Глинка», обгорели и деформировались. Бортовые самописцы расшифровывали во Франции в присутствии экспертов российской государственной комиссии.

Первые версии причин катастрофы казались экзотическими: самолет либо столкнулся с естественным небесным телом, либо стал жертвой… НЛО. Предположения эти строились на том, что лайнер летел на 10-километровой высоте, четко выдерживал все заданные параметры полета, никаких аварийных сигналов экипаж не подавал, информации об отказе каких-либо приборов не поступало. Пилотировался аэробус опытным экипажем, налетавшим на нем более 800 часов. Позже еще прошел слух о якобы имевшем месте террористическом акте и разгерметизации корпуса, которая и вызвала мгновенную смерть экипажа и пассажиров.

Информационные агентства выдвинули свое предположение: летчики разрешили посидеть за штурвалом аэробуса детям. Сын командира нажал не ту кнопку, и самолет начал падать.

Однако все компетентные лица в один голос заявляли, что это не может быть правдой и ничего подобного — в принципе! — произойти не может.

Председатель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Владимир Кофман несколько лет спустя признался: «Случай беспрецедентный. У нас тогда, как говорится, не хватало ни совести, ни смелости заявить, что самолет погубил ребенок. Но запись на речевом самописце и дальнейшее расследование, которое длилось целый год, показали, что другие варианты исключены. После этого случая журналисты хором заговорили о „вине пилота“, „человеческом факторе“ в вопросах аварийности и прочем. А мы задумались о другом — о роли второго пилота. Ведь детей за штурвал сажали и раньше. По сути, ничего страшного нет, если пацан сидит в пилотском кресле, пока лайнером управляет автопилот. Вопрос в другом: а что делал напарник — „технический резерв“ счастливого отца, пока тот занимался сыном? Вместо того чтобы следить за приборами и в случае чего быстро взять управление на себя, он отошел в угол кабины — снимал Эльдара на видеокамеру. И пропустил тот момент, когда мальчик перевел аэробус на ручное управление, не заметил глубокого крена, в который ушел самолет. Когда пилоты спохватились, было уже поздно…»

Самолет А-310-304 совершенен настолько, что экипаж состоял из двух пилотов — Андрея Данилова и Ярослава Кудринского. Командир экипажа Кудринский взял своих детей — 12-летнюю Яну и 14-летнего Эльдара, чтобы те провели весенние каникулы в Гонконге.

20.20. Лайнер на траверзе Новосибирска следовал с включенным автопилотом, Данилов, отсидев положенные часы в правом кресле, уступил место Кудринскому.

20.49.47. Командир рапортовал: «Мы пролетаем славный город Новокузнецк! Прошел Новокузнецк на высоте десять тысяч сто». Диспетчер ответил: «Работайте с Новокузнецком» Это был последний сеанс связи аэробуса с землей. Следующий, через десять минут, не состоялся.

20.52. Кудринский усадил в левое кресло Эльдара. На вопрос сына: «А это крутить можно?» — Кудринский разрешает и наставляет Эльдара: «Если будешь крутить влево, куда самолет будет лететь?» Сын: «Влево…» Отец командует: «Поворачивай! Смотри за землей, когда будешь крутить! Поехали влево… Влево крути!»

Поскольку машина была на автопилоте, командир решил, что повороты штурвала не помешают полету. Хотя, как опытный летчик, он прекрасно знал, что на аэробусе автопилот отключается не только пресловутой «красной кнопкой», но и при значительном воздействии на штурвал. Этот момент оговорен и в эксплуатационной инструкции.

Аэробус все еще шел на автопилоте, хотя на вопрос отца, поворачивается ли самолет, мальчик ответил утвердительно. Но никто не обратил внимания на это, посчитав ответ Эльдара шуткой. Дочери Кудринского — Яне надоело наблюдать пилотажные манипуляции брата, и она попросила отпустить ее обратно в первый салон. Отец уговаривал остаться. Пока отец препирался с дочерью, сын вовсю упражнялся со штурвалом. И вскоре огромный лайнер исподволь начинает подчиняться ребенку — наперекор работающему автопилоту.

Сначала Эльдар с удивлением увидел, что земля «поплыла» под бортом. Машину слегка потянуло вправо. В итоге пилотирование стало осуществляться в две руки — автомат и человек.

20.55.36. Эльдар спросил у отца: «А чего он поворачивается?» Кудринский переспросил встревоженно: «Сам поворачивается?» Эльдар: «Да».

В этот момент самолет завибрировал. Еще можно было выключить автопилот и попытаться вручную выровнять машину, но никто этого не сделал.

«Влево крути! Влево!» — командовал Кудринский. Тем временем грохот и тряска усилились. Экипаж не понимал, что случилось, а проблема состояла в том, что аэробус потерял пространственную ориентацию.

«Выходи, Эльдар!» — закричал Кудринский. Но из-за возникшей огромной перегрузки Эльдар не мог выбраться из кресла командира. Именно в этот момент «Глинка» и вошел в необратимый, смертельный левый штопор.

20.56. Сработал сигнал отключения автопилота. Целых 35 секунд автомат, борясь с человеком, творил с самолетом головокружительные манипуляции. И лишь когда машина достигла критического крена, автопилот, как и полагается, отключился.

Через несколько секунд, когда ускорение достигло предельной величины, раздался голос первого пилота: «Выходим, выходим, выходим! Вправо! Вправо ножку!» Появилась надежда на благополучный исход: самолет практически вышел из штопора. Но поздно — земля уже в трехстах метрах, до падения осталось ровно 4 секунды.

О том, что происходило на борту в последние минуты полета, можно судить хотя бы по фрагментам записи одного из «черных ящиков»:

17.26.52 (время по UTC — международному стандарту для всех катастроф). В Москве — 20.26.52.

Пилот привел в кабину детей — дочь Яну и сына Эльдара. Звук перемещения кресла.

— Хочешь? (Посидеть за штурвалом?)
— Хочу!
— Ну, Яна, будешь пилотировать?
— Нет.
— На кнопки не нажимай, вот эту красную не надо трогать!
— Это крутить можно?
— Да.
— Что ты, Яна, хочешь?
— В первый класс.
— Зачем? В первом классе вы будете только спать, я же говорил.

17.55.36.

Эльдар (сын командира; за штурвалом): — А чего онповорачивается?
— Сам поворачивается?
— Да.
— Курс не собьешь?
— Чего-то, ребята!..
— Держи! Держи штурвал, держи! (Грохот в кабине.)
— Скорость!
— В обратную сторону!
— Влево крути! (Звуковой сигнал ухода с заданной высоты.)
— Влево! (Звуковой сигнал выхода на критические углы атаки.)
— Вправо!
— Вправо крути!
— Ребята!
— Влево! Земля вот!
— Эльдар, выходи!
— Выходи!

Эльдар пытается вылезти из кресла, но не может из-за перегрузок.

— Выходи, Эльдар, выходи!
— Выходи быстренько!
— Выходи!
— Выходи, говорю!
— Полный газ! Полный газ!
— Дал газ, дал!
— Полный газ!
— Дал.

— Так.
— Газ полный!
— Да скорость большая очень!
— Выходим, выходим, выходим. Вправо! Вправо ножку!
— Большая скорость, убери газы!
— Прибрал.
— Потихонечку!
— Опять!
— Сейчас выйдем.
— Все нормально!
— Потихоньку…
— Потихоньку, говорю!

Короткий треск.

Окончание записи: 17 часов 58 минут 01 секунда.

Экипаж почти вывел самолет, но, на несчастье, в этом месте оказалась сопка.

Пилот компании «Российские авиалинии» так прокомментировал: катастрофу: «Конечно, общественность возмущалась: папа детишкам порулить дал. Но не все так просто, сам не летчик — не поймешь. Штатная ситуация — чего бы родственников или друзей в кабине не покатать? Многие так делают. А главную вину я списал бы на самолет. После этого случая, когда во всем разобрались, производители А-310 доработали…»

В том, что родственники за штурвалом не редкость, пилот, конечно, прав. 11 апреля 1994 года в США разбился самолет. На пилотском месте сидела восьмилетняя девочка; рядом — пилот-инструктор и отец.

Аэробус А-300 разбился при посадке

26 апреля 1994 года при посадке в аэропорту японского города Нагоя потерпел катастрофу аэробус А-300 авиакомпании «Чайна эйрлайнз». Погибли 264 человека.

26 апреля 1994 года аэробус А-300В4 (бортовой номер В-1816) тайваньской авиакомпании «Чайна эйрлайнз» вылетел из международного аэропорта Тайбэй в 08.53 по UTC (17.53 по местному времени). На борту самолета находились 14 членов экипажа и 257 пассажиров, в основном японцев и тайваньцев.

Аэробус взял курс на аэропорт Нагоя. «Борт» В-1816 шел на высоте 9900 м с крейсерской скоростью 465 узлов. Расчетное время в пути 2 часа 18 минут. Запасной аэродром — Токио.

Полет прошел без происшествий. Экипаж начал готовиться к посадке в аэропорту Нагоя. И здесь начали происходить странные вещи. А-300В4 уже вышел на конечную прямую, но тут второй пилот, который вел машину на посадку, неожиданно решил пойти на второй заход. Он перевел самолет в режим набора высоты. Один из двигателей буквально «захлебнулся» от недостатка поступающего в турбину воздуха, аэробус накренился, а затем, в 20.18 по местному времени, врезался в землю. Не хватило лишь 200 м до того места на ВПП, откуда начинается тормозной путь приземляющихся самолетов.

В этой кошмарной катастрофе спаслись лишь семеро. На борту находились два ребенка — годовалая девочка и трехлетний мальчик; они не выжили. Всем семьям погибших позже была выплачена компенсация — 57 тысяч долларов.

Катастрофа, происшедшая в Нагое, вторая по масштабам в истории Японии. Самая крупная, в 1985 году, унесла жизни 520 человек.

По горячим следам даже специалисты затруднялись ответить, почему самолет не приземлился с первого раза. Из разговора капитана корабля Ванг Ло Чи с аэропортом за 30 секунд до катастрофы это неясно. Более того, за 90 секунд до крушения он сообщил, что «все идет нормально».

Что произошло в ту роковую минуту после заявления капитана о повторной посадке и крушения лайнера? Почему возникла необходимость заходить на второй круг? Повинен ли в трагедии пилот, или подвела техника? К моменту катастрофы аэробус В-1816 налетал 8550 часов, совершил 3910 посадок.

Ответы на все эти вопросы искали специалисты и правительственная комиссия.

Очевидцы трагедии утверждали, что у самолета загорелись оба двигателя, а когда он врезался в землю, прозвучало три взрыва. При посадке самолет неожиданно «повело» в сторону от ВПП. Один из служащих аэропорта заявил, что перед самой посадкой у аэробуса загорелся один двигатель. По другим данным, при посадке у самолета не вышло шасси. Еще версия: аэробус разбился из-за ошибки пилотирования. Эту версию подтверждала информация: перед самой катастрофой пилот доложил диспетчеру аэропорта, что пойдет еще на один круг.

Практически каждый день появлялись новые версии трагедии. Некоторые эксперты, к примеру, утверждали, что самолет шел на посадку не под тем углом, а при попытке набрать высоту слишком высоко задрал носовую часть, после чего и произошло возгорание, обернувшееся трагедией.

Специалисты не исключали, что катастрофа произошла из-за халатности персонала «Чайна эйрлайнз». Полиция провела обыски в нагойском представительстве авиакомпании «Чайна эйрлайнз» и в принадлежащих ей помещениях с целью обнаружить доказательства в пользу версии о халатности. Однако ничего криминального обнаружить не удалось.

В свете последней версии становится интересным инцидент, происшедший в ночь на 3 мая: при посадке в аэропорту Тайбэя (Тайвань) едва не потерпел аварию аэробус А-300 той же авиакомпании «Чайна эйрлайнз», следовавший из Токио. По сообщению агентства Киодо Цусин, обстоятельства посадки лайнера, на борту которого находился 251 пассажир, аналогичны обстоятельствам гибели самолета того же типа в японском аэропорту Нагоя. Точно так же лайнер при отработке посадочной глиссады внезапно потерял высоту, едва не ударившись о взлетную полосу. Экипажу удалось поднять машину и уйти на второй круг. Через полчаса самолет благополучно приземлился. При этом на борту царила паника. Напомним, что после катастрофы аэробусов производства концерна «Эйрбас индастриз» под Междуреченском и в Нагое это был уже третий

инцидент с самолетами данного типа.

Некоторые утверждали, что причина катастрофы — нетрезвое состояние членов экипажа.

По версии части журналистов, перед взлетом аэробуса из аэропорта Тайбэя в самолете были обнаружены какие-то неполадки, но тем не менее службы аэропорта дали авиалайнеру разрешение на взлет. Однако представитель тайваньской авиакомпании в Токио на брифинге отказался подтвердить эту информацию, а также заявил, что самолет загорелся из-за того, что его правое крыло задело землю. О причинах этого он ничего не сказал.

Представитель авиакомпании «Чайна эйрлайнз» принес глубокие соболезнования семьям погибших.

Правительство Японии в срочном порядке приняло решение сформировать центр по расследованию причин катастрофы и ликвидации ее последствий. В Нагою на вертолете из Токио прибыли два высокопоставленных сотрудника министерства транспорта Японии, которые занялись созданием центра. Вслед за ними в Нагою приехали министр по делам органов местного самоуправления, председатель Комиссии по делам общественной безопасности Кандзю Саго, министр транспорта Сигэру Ито.

Пролить свет на причину трагедии должны были найденные на месте катастрофы два бортовых самописца — «черных ящика».

Но наиболее близкой к истине оказалась модель французских государственных экспертов, предоставивших заключение министерству транспорта Японии. По их мнению, пассажиры и экипаж рухнувшего в Нагое тайваньского аэробуса авиакомпании «Чайна эйрлайнз» стали жертвой фатальной ошибки. В последние секунды, предшествовавшие посадке, пилоты авиалайнера бросили все силы на борьбу с бортовым компьютером, который автоматически направил аэробус на второй заход, вместо того чтобы произвести посадку. При подлете к ВПП на А-300В4, который вел на посадку второй пилот, была задействована система, переводящая бортовой компьютер в режим автоматического повторного захода на посадку. Двигатели по команде резко форсировали тягу, и аэробус резко ушел вверх.

Испуганные пилоты попытались сначала, вопреки инструкции, отключить автопилот и самостоятельно вернуть самолет на посадочную глиссаду, хотя правила эксплуатации запрещают ручное управление в режиме автопилота. К тому же, как отмечают специалисты, невозможно полностью выключить автопилот, если самолет уже начал маневр, управляемый компьютером.

Одновременно экипаж вручную пытался выполнить маневры снижения, которые по команде автопилота уже переведены в режим взлета. Самолет на время снизился, приблизившись к нормальному посадочному курсу. Однако в этот момент пилоты, как явствует из записи переговоров, все же решили идти на второй заход, причем неизвестно, догадались ли они, что бортовой «электронный мозг» уже дал эту команду всем системам. Резко увеличив обороты двигателей, и так находившихся под значительной нагрузкой, они еще больше увеличили угол подъема рулей высоты. В результате носовая оконечность аэробуса в считанные

секунды задралась более чем на 50 градусов. При этом тяга двигателей резко упала. Лишившись подъемной силы и став практически неуправляемым, самолет резко «просел» вниз, ударившись о землю.

Японское министерство транспорта, изучив версию французских экспертов, заявило, что рассматривает ее как один из вариантов развития событий, поскольку она не учитывает возможности выхода из строя бортовых систем А-300. В свою очередь, транспортное ведомство Тайваня выступило с заявлением, что до 90 процентов аварий самолетов данного типа, эксплуатируемых «Чайна эйрлайнз», происходит именно из-за технической неисправности машин.

Это заявление не обязательно. Катастрофа самолета А-300 авиакомпании «Чайна эйрлайнз» далеко не первая с аэробусами производства западноевропейского консорциума «Эйрбас индастриз».

21 сентября 1987 года лайнер А-300 разбился в Египте в районе Луксора. На борту находились пять членов экипажа, который выполнял тренировочный полет. Все пятеро погибли.

26 июня 1988 года А-320 компании «Эр Франс» разбился при показательных полетах во время авиационного праздника в районе города Мюлуз. Погибли три члена экипажа.

14 февраля 1990 года аэробус А-320 компании «Индиан эйрлайнз» разбился при посадке в аэропорту. Погибли 90 пассажиров.

20 января 1992 года А-320 французской авиакомпании «Эр энтер» разбился в горах Сент-Одиль, примерно в 30 км от Страсбурга. Погибли 87 человек; 9 удалось спасти.

31 июля 1992 года А-310-304 таиландской компании «Таи эйруэйз интернэшнл» разбился в районе Катманду. Все 13 пассажиров и членов экипажа погибли.

28 сентября 1992 года А-300 пакистанской компании «Пакистан интернэшнл» разбился на территории Непала. Погибли 167 человек.

14 сентября 1993 года А-320 компании «Люфтганза» (ФРГ) загорелся при посадке в аэропорту Варшавы. Двое из пассажиров погибли, 54 получили ранения.

23 марта 1994 года под Междуреченском потерпел катастрофу А-310-304 авиакомпании «Российские международные авиалинии», выполнявший рейс Москва — Гонконг. Все находившиеся на борту 75 человек погибли.

Фатальная цепь неудач, преследующая широкофюзеляжные лайнеры, сконструированные концерном «Эйрлайнз индастриз», вызвала настоящий переполох в авиамире.

Катастрофа самолета Ту-154Б в горах Сихотэ-Алиня

7 декабря 1995 года в 200 км от Хабаровска потерпел катастрофу самолет Ту-154Б компании «Хабаровские авиалинии». Погибли 90 пассажиров и 8 членов экипажа.

Рейс № 3949 для экипажа Ту-154Б (бортовой номер 85164), принадлежащего Хабаровскому объединенному авиаотряду, был обычным, а перелет из Южно-Сахалинска в Хабаровск (откуда его следовало продолжить через Улан-Удэ до Новосибирска) — самым коротким. Поэтому

в аэропорту Южно-Сахалинска лайнер обслужили по оперативной форме. Ту-154 принял на борт 90 пассажиров (из них шесть детей), более 6, 6 т багажа, почтовых отправлений и другого груза, так что взлетный вес составлял 82, 6 т. Все в пределах допустимого. Даже взыскательная прокуратура, пристальные эксперты не обнаружили потом никаких нарушений.

Хабаровский Ту-154Б был далеко не новый: изготовленный на Куйбышевском авиазаводе в июле 1976 года, он четырежды побывал в ремонте, последний раз — за пять лет до катастрофы. 1 декабря 1995 года на нем заменены первый и второй двигатели. Самолет провел в воздухе свыше 30 тысяч часов и произвел 13860 посадок. После последнего ремонта лайнер имел налет 5409 часов, совершив более 2500 посадок. Согласно же нормативной документации, летный ресурс для Ту-154Б составляет 20 лет и 35 тысяч часов. Таким образом, хабаровский лайнер был «на склоне лет», но по ресурсу вполне работоспособен. Да и в ходе подготовки к выполнению последнего рейса замечаний по техническому состоянию не отмечено.

Сводка погоды обнадеживала: штормовых оповещений нет, природных катаклизмов не ожидается. Взлетные условия похуже: низовая метель со снегом. Но опытному экипажу к этому было не привыкать. Командир воздушного судна Виктор Сумароков (46 лет) и второй пилот Станислав Ревидович (43 года) окончили Академию гражданской авиации, оба — с 1-м классом; общий налет далеко за 10 тысяч часов у каждого. Штурман 2-го класса 32-летний Александр Мартынов имел за плечами Кировоградское высшее летное училище, а 30-летний бортинженер 3-го класса Григорий Мороз — Киевский институт инженеров гражданской авиации; на Ту-154 они налетали 1990 и 1816 часов соответственно.

В ходе предполетной подготовки КВС Сумароков распределил обязанности: пилотирование — справа, связь — слева; иначе говоря, предоставил управление второму пилоту Ревидовичу.

7 декабря, в 2.43 ночи по хабаровскому времени (в 16.43 по UTC), лайнер оторвался от ВПП южно-сахалинского аэропорта.

В процессе набора высоты Сумароков, не снимавший, по-видимому, рук со штурвала, почувствовал несимметричность нагрузки на него. Но большой обеспокоенности данное отклонение от нормы у командира не вызвало. За этой машиной водилась такая особенность — стремление к левой «валежке».

На высоте 6800 м и при скорости 525 км/ч второй пилот включил АБСУ-154 (автопилот) в режим стабилизации курса и тангажа. Вскоре после его включения самописец регистрирует уход штурвала из нейтрального положения вправо с постепенным отклонением правого элерона на 4 градуса вверх. Автопилот пытается парировать непонятный левый крен самолета.

Командир, решив, что новые двигатели с большой несимметричностью расходуют топливо из групп баков в левой и правой плоскостях крыла, обратился к бортинженеру с вопросом: «Как там по группам?» В ответ услышал: «Нормально». Фактически «вилка» в распределении топлива по левой и правой группам баков составляла около 1000 кг, вначале в сторону левого крена. В отношении балансировки эта

величина не столь значительна. Тем не менее диалог закончился предложением бортинженера: «Давай слева отработаем?» Сумароков тотчас согласился: «Давай».

Равномерность и симметричность выработки топлива в самолете — одна из главных задач бортинженера. Контроль можно осуществлять либо вручную, задействуя систему насосов и клапанов, либо посредством автомата выравнивания топлива. На восьмой минуте полета бортинженер приступил к ручной перекачке топлива.

Перекачка началась, и тут же произошло отклонение элеронов с переменным знаком, то есть с правого на левый крен, при неизменном исходном положении штурвала (под углом более 20 градусов вправо), что говорило о возникновении и плавном нарастании правого кренящего момента. А в конце следующей, девятой минуты полета кто-то (вероятно, второй пилот) путем включения электротриммера уменьшил отклонение штурвала на 7 градусов.

На 13-й минуте самолет закончил набор высоты и занял эшелон 10600 м, взяв курс на северо-запад. Самописец все еще регистрирует борьбу автопилота с левым креном. Экипаж спокоен. Признаков тревоги на борту нет.

Ту-154 шел на автопилоте при неизменном положении штурвала, отклоненного вправо на 15—20 градусов. Момент правого кренения парировал рулевой агрегат элеронов. Нагрузка на него плавно возрастала, так как перекачка топлива продолжалась. К тому времени разница в количестве топлива между баками правой и левой плоскостей крыла по показаниям топливомеров стала минимальной в пределах допусков. На это обратил внимание бортинженер Мороз: «Так, подкачка выровнялась». Однако перекачка топлива из левой группы баков продолжалась.

Пятнадцатая минута полета. Левый крен больше себя не проявляет, но зато появляются тревожные признаки парирования автопилотом правого крена. Самописец регистрирует выдвижение штока РА-56, который постепенно перемещает правый элерон из положения «отклонение вверх» в положение «отклонение вниз», на парирование правого крена. Командир и бортинженер уточняют время перекачки.

Через 17 минут после взлета экипаж доложил свое место — «Пролив 5» (что означало точку в море на удалении 70 км от береговой черты материка) — и предупредил диспетчера УВД, что следующий доклад сделает он через 11 минут.

Двадцать третья минута. До начала падения лайнера остается немногим более минуты. Автопилот по-прежнему борется с правым креном. Шток РА-56 уже выдвинут до предела, отклонив правый элерон в нижнее положение на 4 градуса (максимальный угол отклонения элеронов, при следовании на автопилоте). Иными словами, автопилот исчерпал свои возможности парировать правое кренение самолета.

Но экипаж этого не замечает. Формально все в порядке. И хотя заданных функций автопилот уже не выполняет, соответствующего сигнала просто не предусмотрено.

К концу 24-й минуты, когда односторонняя перекачка из левых баков, вероятно, уже была прекращена, экипаж приступил к предпосадочной подготовке. Командир запросил сводку погоды и данные

на посадку в Хабаровске. Бортпроводница попросила сделать потеплее температуру в салоне.

Экипаж слушает сводку погоды: в Хабаровске облачно и снег. А самолет уже начинает валиться вправо. Физически на высоте более 10 км и скорости около 550 км/ч крен 15 градусов почувствовать невозможно.

Эксперты с большим трудом расшифровали речевые данные последних секунд полета.

0.00. До столкновения с землей 86 секунд. Голос Виктора Сумарокова: «Внимание, экипаж! Приступить к предпосадочной подготовке. Посадка! Погода в Хабаровске соответствует минимуму. Запасной — Южно-Сахалинск. Посадка с курса пятьдесят четыре градуса. Давление семьсот пятьдесят восемь, ветер триста шестьдесят, два метра в секунду. Температура минус тринадцать градусов. Сцепление ноль пятьдесят пять. Особенностей на посадке никаких нет. Пилотирование справа, контролирующее слева. Связь слева». (Пилотирует второй пилот, а контроль и связь осуществляет КВС.)

Голос командира спокоен и уверен. Лайнер следует курсом 290 градусов. Вся фраза заняла у Сумарокова по времени примерно 25 секунд — драгоценных секунд, цена которым — жизнь экипажа и пассажиров. Пилоты не заметили, как на 25-й минуте, когда самолет уже накренился на угол более 30 градусов, сработала желтая световая сигнализация: «Крен велик. Правый». Но… звукового сигнала не последовало. В 1984 году по решению МГА и Минавиапрома СССР она снята как ненужная.

0.33. Командир наконец обратил внимание на ненормальность ситуации. Но Сумароков вначале подумал, что Ревидович совершил ошибку в пилотировании. Звучит полный тревоги голос командира: «Чего это ты делаешь, а?» По всей видимости, в этот момент экипаж обнаружил признаки крена и резкое увеличение скорости самолета. В течение следующих двух секунд угловая скорость кренения увеличилась до 2 градусов в секунду.

0.35. «Убавь!» Пилоты обеспокоены ненормальным увеличением крена самолета. Но момент упущен: угол крена достиг уже 45 градусов, когда кто-то из пилотов отклонил штурвал влево примерно на 10 градусов от исходного положения. К сожалению, ожидаемого эффекта не последовало.

0.36. Сумароков распознал опасность ситуации, связанной с правым кренением: «Держи! Автопилот выключи!»

0.40. «Держи! Выключи автопилот!» Но удержать самолет от дальнейшего заваливания в крен уже не удавалось. Опасная ситуация развивалась стремительно.

0.42. В кабине раздался предупреждающий звуковой сигнал отключения автопилота — летчики взяли управление на себя. Они энергично отклонили штурвал влево до 25 градусов, но никаких признаков прекращения правого крена не ощутили. Беда в том, что при отключении автопилота рулевой агрегат элеронов, переместившись, как и положено, в нулевое положение, тем самым отклонил на короткое время элероны на семь градусов в направлении опять же правого крена.

0.45. «Ну что там?!»

0.46. «Крен!» За 13 секунд развития аварийной ситуации впервые прозвучало это слово.

Лайнер неудержимо втягивается в спираль; высота быстро уменьшается, угрожающе растет угловая скорость. Самолет идет по кривой круто вправо. Это подтверждает и динамика изменения курса: согласно данным самописца, всего за несколько секунд он изменился с 290 до 325 градусов.

0.47. «Куда?»

В пространственном положении летчики лайнера Ту-154Б ориентируются по показаниям прибора ПКП-1 (авиагоризонта), имеющего форму индикации «вид с самолета на землю». Но из-за этой особенности в случаях, когда абсолютные значения крена превышают 60 градусов, пилоты нередко затрудняются в определении направления крена.

Угловая скорость вращения в поперечном канале достигла 5 градусов в секунду, а крен — 75 градусов. Самолет перешел в крутую нисходящую спираль с нарастанием скорости и отрицательных значений угла тангажа.

Летчики берут штурвал на себя, инстинктивно пытаясь замедлить падение. История знает уже 15 случаев, когда лайнеры сваливались в глубокие спирали — и только в трех из них спаслись. Но это были самолеты Ил-18, где применялись авиагоризонты с формой индикации «вид с земли на самолет».

Как утверждает комиссия по расследованию катастрофы, дальнейшие действия экипажа, характеризующиеся хаотическими знакопеременными перемещениями штурвала, свидетельствуют о полной потере летчиками пространственной ориентировки.

0.48. «Крен, крен, крен, крен большой!»

0.49. Сработала звуковая сигнализация превышения приборной скорости. В параметрической диаграмме полета этому моменту соответствует прохождение разовой команды «Превышение предельной скорости».

0.50. «Крен велик!»

0.51. «Убавь крен!»

0.52. «Скорость какая?»

0.53. «Ну где мы сидим-то?! Первая система!»

0.55. «Да, крен! Крен! Не видишь, что ли?»

0.57. «Куда крен?!»

0.58. «Крен, не видишь, что ли?!»

1.01. «Скорость! Скорость!»

1.02. «Скорость какая?»

1.03. «Крен выправляй! Крен выправляй!»

1.05. «Не торопись! Потихоньку, потихоньку!»

1.12. Срабатывает сигнализация превышения предельного угла атаки. Крен огромен и, возможно, уже превысил 90 градусов. В голосах пилотов слышится отчаяние, смешанное с безнадежностью: «Падаем»! падаем!..»

1.14. «Высота-а-а!..»

До столкновения с землей осталось ничтожно мало — 12 секунд. 42 секунды развития аварийной ситуации лайнер снизился с 10600 м

примерно до 2500 м. Перегрузки огромны: машина падает уже почти отвесно со скоростью 200 м/с и с убийственным креном. Лайнер обречен, экипаж это понимает.

1.20. «Все!»

1.25. «Ну-у…»

1.26. На 26-й минуте полета — в 03.08.21 по хабаровскому времени (в 17.08.21 по UTC) — самолет с вертикальной скоростью около 300 м/с и в пикировании под углом около 70 градусов, на скорости более 1000 км/ч (по прибору) в перевернутом положении с оглушительным грохотом врезался в скальный грунт таежного массива Сихотэ-Алиня. Мощный взрыв разметал останки лайнера и людей по окрестным сопкам. Речевой самописец зафиксировал лишь жуткий скрежет разламывающихся конструкций…

Следы хабаровского Ту-154 искали 12 суток с невиданным размахом — с земли, с воздуха, с моря и из космоса. Самолет словно испарился. Границы поиска раздвигались все шире. Спутник-разведчик зафиксировал пятна, очень похожие на обломки лайнера. Но при проверке оказало что это поваленные деревья.

Лайнер нашли 18 декабря. Экипаж вертолета Ми-8 у подножия гор Бо-Джауса (820 м над уровнем моря) случайно заметил воронку. Приземлившись, пилот увидел какие-то обломки и колеса. Прибывшие по его сигналу спасатели подтвердили: да, это останки пропавшего Ту-154.

Почему поиск самолета так затянулся? Журналист Кирилл Дыбский пишет в газете «Сегодня»: «Кто-то из руководителей операции предположил, что после выхода на связь с пункта Совгавань-Контроль лайнер мог отклониться далеко на север, а возможно, даже развернуться и лечь на обратный курс. Почему-то не принималось во внимание, что даже по элементарным расчетам последний выход самолета на связь произошел уже в районе Гроссевичей (там же „борт“ исчез и с экранов локаторов ПВО). Если бы лайнер по форсмажорным причинам отклонился от курса, будучи в воздухе еще 5—10 минут, то уж наверняка экипаж дал бы о себе знать. Впрочем, уже тогда предполагалось, что аварийная ситуация развивалась катастрофически быстро. А потому вся широкомасштабная операция на море выглядела более чем странно. Уже потом стало ясно, что самолет „упал там, где и должен был упасть“, — в 55 км к западу от села Гроссевичи, отклонившись от оси воздушного коридора всего км на двенадцать».

Первоначально — место падения Ту-154 еще не найдено — назывались следующие причины катастрофы: перегрузка, теракт, масштабная разгерметизация, столкновение с другим объектом, превышение летного ресурса, ошибка при пилотировании, атака лайнера силами ПВО, разрушение машины в воздухе, отказ двигателей, нетипичные атмосферные явления, гравитационные аномалии. Ни одна из них в ходе расследований подтверждения не нашла.

Из недр ФСБ появилась информация: на борту Ту-154 находились двое чеченцев-смертников из числа сподвижников Шамиля Басаева, пообещавших «перенести войну из Чечни в глубь России». Это подтверждалось и сведениями о неких кавказцах, якобы прошедших на посадку без досмотра.

Расшифровка «речевика» и анализ обломков позволили сделать вывод: взрыва не произошло. Не подтвердились и версии разгерметизации и столкновения с самолетом или шар-зондом. Экипаж в ходе развития аварийной ситуации так и не вышел на связь с землей; иными словами, летчики могли «отключиться от пилотирования» по причине «взрывной декомпрессии» при резкой разгерметизации кабины. Однако осмотр места происшествия показал, что машина упала на землю герметичной, с нормально работающими двигателями и «полностью комплектной».

Некоторые утверждали, что лайнер «потерял» правое крыло, но на месте катастрофы обнаружили большинство его фрагментов — нашли даже законцовки правого крыла и его электрический разрядник.

Среди родственников распространилась версия, будто лайнер «по ошибке» сбит силами ПВО во время учебных пусков, после чего события развивались примерно так. Место падения через два часа оцепили сотрудники ФСБ, а поисковые отряды для отвода глаз направлены далеко на север и на запад. После того как место катастрофы «зачистили», на Бо-Джауса «вывели» вертолет и лайнер наконец-то «нашли».

Появлению этой версии способствовало и отсутствие на месте катастрофы тел погибших. Вместо 98 человек собрали… 300 килограммов «биологических фрагментов» — настолько сильным оказался удар самолета о землю.

Военные предоставили документы, из которых следовало, что никаких стрельб в этом районе не проводилось.

Два параметрических самописца МСРП-64 при ударе лайнера о землю сильно разрушились. Магнитные ленты имели множество разрывов. Более или менее сохранился участок записи, где отражены первые 760 секунд полета. Дальше лента представляет собой небольшие фрагменты, которые, как говорят расследователи, «расшифровываются врукопашную».

Если в первые, «спокойные», минуты полета речь членов экипажа вполне узнаваема, то в последние 54 секунды голоса переходят в крик, и временами можно лишь гадать, кому из пилотов принадлежат те или иные фразы.

Глава Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяна Анодина заявила, что наиболее вероятная причина катастрофы Ту-154 — трещина в силовой конструкции правого крыла. На нескольких Ту-154Б при эксплуатации и ремонте в верхней полке второго лонжерона правого крыла была выявлена неглубокая трещина длиной примерно 2 м. Подобный дефект легко поддавался ремонту — вырезался кусок поврежденного лонжерона, и на его место устанавливался целый. Именно такая операция проделана и с хабаровским лайнером. Позже эта трещина поползла по лонжерону дальше, что могло изменить аэродинамические свойства крыла и привести к неравномерному, обтеканию воздушным потоком рулевых поверхностей крыла или его консоли. В итоге машина получила правый крен и угодила в спираль.

Но после тщательного расследования МАК назвал истинную причину катастрофы — «несимметричная выработка топлива в крыльях». Комиссия установила, что на московском заводе гражданской авиации № 400, где лайнер последний раз проходил капитальный ремонт (в 1991 году), совмещены документы первого и второго испытательных полетов,

замечания экипажа по поводу балансировки устранялись с нарушениями требований; оценка самолета после регулировочных работ не проводилась. А в деле ремонта запись параметров оформлена ошибочно: туда вписали данные другого «борта». И все же четыре года самолет летал — до рокового рейса.

Приведем заключение комиссии о сочетаемых факторах: «Запаздывание пилотов с вмешательством в управление для парирования интенсивного кренения самолета, отсутствие у них навыков вывода самолета из глубоких спиралей, поскольку в программах подготовки летного состава не предусмотрены соответствующие тренировки, и как следствие — потеря пространственной ориентировки, что лишило их возможно предотвратить авиационное происшествие».

Комиссия в ходе расследования выявила и ряд недостатков, касающихся наземного обеспечения этого рейса, в частности радиолокационного отслеживания самолета по всей трассе, организации взаимодействия диспетчерских служб, оповещения в случае аварии и поиска пропавшего воздушного судна.

Гибель пилотажной группы «Русские витязи»

12 декабря 1995 года у вьетнамской авиабазы Камрань врезались в гору три истребителя Су-27 пилотажной группы «Русские витязи». Четыре летчика погибли.

Элитная пилотажная группа ВВС России «Русские витязи» была создана в апреле 1991 года на базе первой эскадрильи авиаполка в подмосковной Кубинке для демонстрации возможностей истребителей Су-27. До прилета в Малайзию на авиашоу она насчитывала 9 летчиков (6 основных и 3 резервных). Особым успехом пользовался у зрителей групповой пилотаж «четверкой» и «шестеркой», не имевший аналогов в мире.

Су-27 — уникальный боевой истребитель. Фурор, произведенный его появлением, сравним разве что с мировым ажиотажем вокруг стратегического стелс-бомбардировщика В-2 «Спирит» в 1988 году. На Су-27 российские летчики только в первый год эксплуатации установили 15 мировых рекордов. По мнению специалистов, эта машина не имела равных в мире по пилотажным характеристикам.

Из Москвы в Малайзию «витязи» добирались группой из семи самолетов: лидер Ил-76 и шесть «сушек» — две учебно-боевые спарки Су-27УБ и четыре одноместных Су-27. На самолете-лидере находились часть членов российской военной делегации и авиационные техники, всего около 60 человек, а на «сушках» — восемь летчиков. Ил-76 принадлежал Государственному летно-испытательному центру в Чкаловском. Его командиром был назначен генерал-майор авиации В. Гребенников, недавно окончивший Академию Генерального штаба. Ранее он летал на стратегических бомбардировщиках Ту-160, а на военно-транспортных самолетах имел небольшой налет — менее 200 часов. Правда, в состав экипажа Ил-76 входили высококлассные второй пилот и штурман.

По дороге на малайзийский остров Ланкави, пролегавшей через Сибирь, Китай и Вьетнам, на спарке Су-27УБ произошел отказ, и ее

оставили в Китае. Поэтому в Малайзии «витязи» летали «пятеркой», что не помешало им выступить с большим успехом.

12 декабря пять истребителей Су-27 и ведущий Ил-76 после триумфа на авиашоу отправились домой. На авиабазе Тихоокеанского флота Камрань им предстояла дозаправка.

Авиабаза Камрань построена американцами в 1960-х годах для обеспечения бомбардировок Северного Вьетнама авиацией США — шла война во Вьетнаме. После ухода американцев авиабазу заняли советские военные, разместив там смешанный авиаполк самолетов-разведчиков дальнего действия Ту-95, противолодочных Ту-142, ракетоносцев Ту-16 и истребителей МиГ-23. С распадом СССР полк сокращен до эскадрильи, затем ликвидирована и она. Оставшаяся комендатура обеспечивала прием одиночных самолетов в простых метеоусловиях.

Командование ВМФ несколько раз докладывало в Минобороны и Генеральный штаб, что пришедшая в запустение авиабаза не может безопасно принять группу современных самолетов. Однако высокие руководители не вняли этим предупреждениям. Сказалось выгодное расположение аэродрома на маршруте перелета и возможность сэкономить средства, поскольку за услуги чужой авиабазы нужно платить в валюте.

Из Ланкави в Камрань «витязи» шли за самолетом-лидером традиционным «клином». Справа в 10 м от Ил-76 (номер 623), спарка старшего штурмана подполковника Бориса Григорьева и заместителя командира эскадрильи по работе с личным составом майора Александра Сырового (номер 604); еще правее, с интервалами 3—5 м летели Су-27 старшего летчика Николая Гречанова (603) и командира звена майора Николая Кордюкова (606). Слева шли истребители майоров Александра Личкуна и Владимира Ковальского (601 и 602). По высоте все самолеты находились друг от друга на расстоянии около 3 м.

Решение дозаправиться в Камрани принято без должной оценки метеоусловий в районе посадки. Когда на дальности 130 км от аэродрома; между лидером и наземным пунктом управления Камрани установили радиосвязь, первые же полученные с земли метеоданные не могли не насторожить: сильная облачность, нижний край ее на высоте 150 м, ливневый дождь. При таких условиях заход на посадку группой представлялся очень рискованным. Правила посадки на аэродроме Камрань написаны отнюдь не перестраховщиками — в 15 км к западу от базы находится гора Ронг («Дракон»), высотой 726 м, а в 25 км к юго-западу — гора Тюа («Князь»), высотой 1040 м, вблизи ее и произошла катастрофа. Поэтому руководитель полета на аэродроме Камрань подполковник Арбузов дал указание: при переходе ближнего привода держать высоту 1500 м. Су-27 разгруппироваться и садиться по одному с интервалом в 1 км.

Однако командир Ил-76 Гребенников потребовал захода на посадку группой по схеме «большая коробочка». Эта схема предусматривала: выход на дальнюю приводную радиостанцию; разворот на 180 градусов выход на курс, обратный посадочному; выполнение третьего разворота с курсом 280 градусов: завершение четвертого разворота; посадку.

В замкнутом прямоугольном маршруте два длинных отрезка: один проходит через ВПП с посадочным курсом и с выходом на дальнюю приводную радиостанцию; другой, параллельный ему, — с обратным

посадочному. Наиболее важные развороты — третий, обусловливающий удаление выхода на аэродром, и четвертый, после него самолет выходит на посадочный курс. Оптимальное удаление выхода из четвертого разворота — 10—12 км, что позволяет летчику исправить возможные ошибки.

Подходя к аэродрому посадки, самолет по указанию руководителя полетов (РП) вписывается в «коробочку» и начинает снижение до высоты полета по кругу. Для равнинного аэродрома высота круга 200—300 м, для горного, как Камрань, 900 м и выше. С наземного пункта управления группе «витязей» задана высота полета «по коробочке» 1500 м. На эту высоту самолеты должны выйти после разворота на 180 градусов.

На подлете к базе командир звена Гребенников даже не стал, как положено, просить разрешения на посадку. Бортовой самописец только зарегистрировал распоряжения 623-го: «Будем у вас заправлять 30 т. Уходим завтра по местному времени в 5 часов 30 минут; заправку организовать сразу после прибытия».

Наземные службы еще пытались что-то уточнить, но ведущий гнул свою линию: «Фенол, я шестьсот двадцать третий, разрешите снижение».

Не слушал генерал и ведомых. Едва 601-й (ведущий левой пары и группы Су-27) начал докладывать расположение истребителей, как Гребенников его оборвал: «Да подожди, надо снизиться сначала!»

Наземный руководитель полета (РП) Арбузов попытался командовать посадкой, что в создавшихся условиях было делом нелегким. «Витязи» заходили на посадку, что называется, с ходу. С трудом повторяющий маневры командира ведущий правой тройки (604-й) попросил: «Эй, чуть поплавнее, оставь мне какой-нибудь запас!», но его тут же одернул ведущий: «Не понял — что ты хочешь?» После этого вопросов не возникало.

Тем временем группа выполнила доворот на посадочный курс и вписалась в «коробочку». Заняла эшелон 1500 м и пошла на дальний привод, после которого предстояло выполнить первый правый разворот.

РП: Сохраняйте тысячу пятьсот.

И тут же реплика одного из истребителей: «Не лучше снижаться?..»

Командир Ил-76: Разрешите дальнейшее снижение…

РП старается сдержать нетерпение ведущего поскорее сесть: «После прохода привода дальнейшее снижение до шестисот. Вам (Ил-76. — И.М.) остаться на высоте тысяча пятьсот метров, а группам истребителей (паре и тройке. — И.М.) снижаться и распускаться для посадки».

Еще несколько попыток РП и ведомых хоть как-нибудь развести группу не увенчались успехом — генерал настаивал: посадка группой и именно с первого захода.

В кабине Ил-76 в момент, предшествующий катастрофе, шел крутой мужской разговор — штурман Кряжевских пытался вмешаться в события и объяснить Гребенникову рискованность маневра. Однако кусок ленты с самописца, на которой был зафиксирован этот скандал, таинственным образом исчез.

Всей шестеркой стали выполнять в облаках и разворот, и снижение, причем в плотном строю.

Через полторы минуты такого полета ведущий истребитель признался: «Здесь плохо видно, под облака снижайтесь…»

Ил-76: Понял, понял…

Последовал разворот на 180 градусов; заняли курс обратный посадочному.

РП: Земля под тобой просматривается, шестьсот двадцать третий?

Ил-76 (623-й): Практически нет, временами.

РП: Визуально сопки не наблюдаю (погода настолько плохая, что сопки не видно даже с земли. — И.М.).

Но экипажи не могут проконтролировать удаление, поскольку дальномер аэродрома не работает, земных ориентиров не видно.

604-й: Шестой, у тебя работает хоть что-нибудь?

606-й: А кто его знает!

РП в отсутствие аппаратуры на глаз прикидывает, что самолеты находятся в районе третьего разворота, где высота сопок больше 600 м. Предупреждает Гребенникова: «После прохода траверза третий (разворот. — И.М.) не затягивать… визуально я сопки не наблюдаю».

Все внимание «витязей» приковано к Ил-76 и сохранению места в боевом порядке, чтобы не столкнуться или не потеряться в облаках. За началом третьего разворота, который близок к семисотметровым сопкам, толком никто не следил — не в состоянии был это делать.

Ил-76: Разворот вправо!

До катастрофы осталось две с половиной минуты.

604-й: На посадочном… под облака?

Ил-76: Понял… (что понял, трудно сказать. — И.М.)

Начался правый разворот, крен 15 градусов. Истребители, летящие слева от Ил-76 (те, кто останется в живых), чуть набирают высоту; правые соответственно снижаются.

Чтобы не потерять самолет-лидер в условиях плохой видимости, истребители вынуждены приблизиться к нему на минимальное расстояние. «Ближе становись, потеряем (Ил-76 и друг друга. — И.М.)», — эту команду ведущие давали ведомым несколько раз. В результате сближения фонарь кабины Су-27УБ, который пилотировали ведущий правой тройки Борис Григорьев и штурман Александр Сыровой, оказался буквально между двигателями крыла Ил-76. Николай Гречанов и Виктор Кордюков на одноместных Су-27 следовали за ним на удалении всего 3—5 м. Времени на контроль приборов практически нет, главное — не задеть соседа.

Гребенников дает вывод на курс 280 градусов — к четвертому развороту, как он считает. На самом деле вся группа идет точно на сопки, закрытые в этом районе плотной облачностью. Третий разворот выполнен с затягиванием на несколько километров. РП не в состоянии помочь летчикам, поскольку экран его примитивного локатора забит помехами от облачности и «местниками» — засветками от тех же сопок.

В такой обстановке от РП должна была прозвучать единственная команда пилотам — «Всем немедленно в набор высоты», но она не прозвучала. У Арбузова просто не хватило опыта и практики руководства полетами в сложных условиях, да еще с таким примитивным техническим обеспечением.

Самолеты приближались к склону горы на высоте 604 м, в 25 км от аэродрома. Но, как позднее установили эксперты, и это нагромождение

ошибок еще не было фатально.

При выполнении четвертого разворота в кабине Ил-76 сработала сигнализация, предупреждающая об опасном сближении с рельефом местности. Замигало желтое табло: «Опасно, земля!», прерывисто зазвучала сирена. Руководство по летной эксплуатации предписывает в этом случае немедленно и энергично перевести самолет в режим набора высоты, увеличить режим работы двигателей вплоть до максимального. Гребенников обязан был предупредить ведомых об опасности и предстоящем маневре.

Точную картину происходившего в кабине Ил-76 восстановить вряд ли удастся, поскольку переговоры внутри экипажа не записались. Сигнализация работала в течение 25 секунд. Все это время Гребенников бездействовал. Из шокового состояния, по словам генерала, его вывел правый пилот Сухарь. Только тогда командир потянул штурвал на себя, выведя самолет в набор высоты и одновременно подав об этом команду в эфир: «Борт, набор высоты… пятьдесят». Но Гребенников опоздал.

606-й: Сейчас еще чуть-чуть и уже потеряю!

603-й: Четвертый, под двигателями (Ил-76. — И.М.) становись, а то потеряем.

До роковой сопки 350 м — чуть больше двух секунд полета. Вопль ведущего Ил-76: «Набор высоты!»

Пассажиры увидели на уровне иллюминаторов вершины деревьев — и тут же первый из тройки Су-27 цепляет вершину сопки.

604-й пытается предупредить ведомых: «Прыг!..» — однако не успевает закончить команду. У 603-го и 606-го нет времени на спасительный маневр.

В этом последнем развороте, после которого с борта Ил-76 должна поступить команда на роспуск группы, правая тройка оказалась в самом нижнем и самом опасном положении. Следуя за лидером в строгом соответствии с правилами группового полета и с принижением к ведущему 2—3 м, самолеты Николая Гречанова и Виктора Кордюкова врезались в склон горы. Экипаж Су-27УБ мог попытаться катапультироваться. Но в таком случае неуправляемая машина столкнулась бы с Ил-76. Предотвращая возможность катастрофы самолета-лидера с пассажирами на борту, Борис Григорьев и Александр Сыровой не воспользовались шансом на спасение и погибли. Двум истребителям удалось избежать катастрофы.

601-й: Выводим, пошли наверх!

602-й: Я за тобой, Саш!

Опытные и давно знающие друг друга летчики рванули рукоятки на себя и взмыли за облака.

Ил-76 счастливым образом прошел по небольшой лощине в горах, на высоте 32 м над землей, прежде чем пойти на набор высоты. Эксперты утверждают, что после включения сигнализации даже запаздывание с правильной реакцией в пределах 18—19 секунд еще позволяло всей групп уйти на безопасную высоту. Уцелевшие истребители пришли в себя стали считать потери лишь на высотах 1500—2000 м.

Ведущий левой пары: «4-й, 4-й, 3-й, 6-й!» Ответа не последовало. Ил-76 совершил промежуточную посадку на аэродроме Камрань; два Су-27

приземлились примерно в 70 км южнее — в аэропорту города Фанранг.

Истребители Су-27 оснащены системами катапультирования со сверхмалых высот, позволяющими пилотам спастись за доли секунды до удара о землю. Даже если бы катастрофа произошла над морем, летчики имели шансы на спасение. Вьетнам омывается теплым морем, и, случалось, рыбаки с затонувших шхун держались на воде без каких-либо спасательных средств до двух суток.

Сразу после катастрофы вьетнамские военные обследовали склоны горы около Камрани, в которую, согласно первоначальным данным, врезались истребители, но ничего там не обнаружили. Затем появились сообщения, что найдены обломки одного из трех российских истребителей, но вскоре выяснилось, что местные жители отыскали фрагменты самолета, оставшиеся еще со времен вьетнамской войны.

Обломки Су-27 найдены лишь 16 декабря: с вертолета заметили место падения и висящий на деревьях парашют. Позднее выяснилось, что одна из систем катапультирования все же сработала от удара самолета об скалы, но летчика это, к сожалению, не спасло.

В тропическом Вьетнаме обычно зимние месяцы — это сухой сезон, однако практически в течение всей поисковой операции на месте катастрофы лил дождь, поэтому буквально прорубавшимся сквозь джунгли спасателям долго не удавалось добраться до обломков самолетов.

Тела Николая Гречанова и Виктора Кордюкова найдены на одиннадцатый день поисков. Тремя днями ранее удалось обнаружить останки подполковника Бориса Григорьева и майора Александра Сырового.

Катастрофа произошла у горы Тюа («Князь»), расположенной в 25 км к юго-западу от аэропорта Камрань.

Следствие признало виновными в гибели «витязей» командира одно из военных частей, базирующихся на аэродроме Чкаловский, генерал-майора Гребенникова, штурмана полковника Кряжевских и руководителя полета на аэродроме Камрань подполковника Арбузова.

Вина первого пилота и штурмана 623-го доказана полностью. Без разрешения руководителя полетов командир Ил-76 начал выполнять первый разворот. Затянул третий разворот из-за необходимости идти на по садочной скорости 450 км/ч (ее просто «не потянули» бы ведомые истребители) вместо нормальных для «Ила» 350 км/ч. Гребенников сообщил о прохождении траверза спустя 53 секунды по истечении фактического прохождения этой точки, что в линейных величинах составило примерно 10 км. А в диспетчерской на земле не могли состыковать линию по карте — без каких-либо точек привязки — с горным рельефом местности. Согласно установленным для аэродрома Камрань правилам, минимальная высота при заходе на посадку с суши должна составлять 1500 м. А по данным приборов Ил-76, летевшие впереди Су-27 снизились до 600 м.

В то же время руководитель полетов Арбузов мог поставить на место генерала еще на подлете к Камрани, тем более что тот все равно не его начальник. Ведущие левого и правого звеньев имели полное право потребовать второго захода. В принципе отказаться выполнять приказания мог любой летчик, вплоть до 606-го, но этого не сделал никто. А уж штурману Ил-76 настоять на своем сам бог велел.

В этой ситуации больше всех повезло 605-му — из-за мелкой неполадки он был оставлен на базе в Сянгане.

После долгого расследования трибунал Московского военного округа 13 марта 1998 года приговорил генерал-майора авиации Владимира Гребенникова к шести годам лишения свободы, однако он тут же попал под амнистию. Суд учел также и то обстоятельство, что подсудимый имел правительственные награды и являлся заслуженным военным летчиком России. Справедливости ради надо сказать, что к трагедии привели не только самоуверенные действия Гребенникова. Как уже подчеркивалось, техническое оснащение аэродрома в Камрани на момент планирования и перелета не соответствовало требованиям «Норм годности военных аэродромов» (НГВА-92). Однако с запозданием пришедшая от командования авиации ТОФ информация об этом так и не доведена до летчиков, которые в то время находились в Малайзии.

Уже после происшедшей трагедии, как установлено в суде, с целью «оправдать» бездействие должностных лиц штаба авиации флота, не принимавших своевременных мер по ремонту и замене технического оборудования на аэродроме, которое использовалось с 1969 года, в официальный документ, «Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома Камрань», задним числом внесена поправка — ужесточен метеоминимум. Из исследованных в судебном заседании документов видно, что неправомерное указание начальнику авиакомендатуры на аэродроме Камрань о внесении изменений в инструкцию дано из штаба ТОФ через трое суток после катастрофы, а в штабе авиации ВМФ об указанном метеоминимуме стало известно лишь 18 декабря.

Самолет Ан-32 врезался в рынок Киншасы

8 января 1996 года при взлете в аэропорту Ндоло близ Киншасы (Заир) самолет Ан-32 компании «Московские авиалинии» врезался в столичный рынок. 350 человек погибли, 470 получили ранения различной степени тяжести.

8 января грузовой самолет Ан-32 («борт» 26222), принадлежавший лизинговой авиакомпании «Московские авиалинии» и зафрахтованный местной фирмой «ССИБЕ-Заир», должен был выполнить рейс в один из отдаленных районов страны по доставке туда продовольствия.

В состав экипажа входили четверо граждан России: командир корабля Николай Казарин, второй пилот Андрей Гуськов, штурман Андрей Коковихин, бортинженер Андрей Беляев, гражданин Украины штурман-дублер Сергей Гладких и заирец.

Аэродром в Киншасе расположен практически в центре города. Его окружает многолюдный рынок, где можно купить все что угодно. В основном здесь собирается беднота; господа с толстыми кошельками предпочитают другие кварталы.

Но вот все формальности улажены. Ан-32 начал разбег по ВПП. Казалось, еще несколько секунд, и машина поднимется в воздух, но этого не произошло. Самолет не оторвался от полосы и на большой скорости выкатился на территорию рынка, расположенного по курсу взлета, кромки летного поля. Расширившимися от ужаса глазами смотрели продавцы и

посетители рынка, как прямо на них стремительно надвигается страшная громада. Многие не успели даже двинуться с места.

Самолет буквально пропахал рынок по 300-й диагонали, сметая импровизированные прилавки и павильоны, взорвался и загорелся. Уцелевшие заирцы в ужасе бросились прочь, но сотни их остались лежать на земле. Крики ужаса, стоны раненых, мольбы о помощи…

Ан-32 оставил за собой жуткое месиво из истерзанных человеческих тел, палаток и экзотических фруктов. Погибли около 350 человек (точная цифра неизвестна), в основном женщины и дети. А сколько получили ранения вообще неизвестно. Экипажу каким-то чудом удалось избежать сурового африканского самосуда.

Для расследования причин катастрофы 10 января из Москвы в Киншасу вылетели специалисты МАК и ДВТ Минтранса РФ. Заирская сторона сначала собиралась подключить российских экспертов к расследованию, однако уже вскоре сделала ставку на иностранцев, несмотря на то, что самолет был российского производства. Вместо того чтобы «черные ящики» (параметрический самописец и бортовой магнитофон МС-61) отправить на расшифровку в российский НИИ, заирские власти отослали приборы в Канаду, где долго не знали, с какого конца к ним подступиться.

Самолет Ан-32 принадлежал компании «Московские авиалинии». Эта компания — осколок известной авиакомпании «Шереметьево-2». Три года назад «Шереметьево-2» распалось на несколько хозяйственно независимых подразделений. Среди них, в частности, компания «Русский витязь» (занималась грузовыми авиаперевозками на Ил-76), авиакомпания «Золотая звезда» и некоторые другие. Когда пагубные последствия такого распада стали явственно ощущаться, приняли решение вновь собрать всех отколовшихся под одно крыло. Но «Московские авиалинии» — единственная компания, которая успела к тому времени акционироваться и тем самым сохранить свою независимость.

26 февраля на основании данных служебной проверки по акту катастрофы Ан-32 в Заире московской транспортной прокуратурой было возбуждено уголовное дело по статье 85 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта») и направлено для расследования в Авиатранспортную прокуратуру. Дело в том, что еще 4 января 1996 года комиссией Московского регионального управления воздушного транспорта приостановлена деятельность авиакомпании «Московские авиалинии» за грубые недостатки в организации техобслуживания воздушных судов, его периодичности и качества. Полеты всех «бортов» компании запретили. Однако, несмотря на это, руководство компании продолжало полеты на свой страх и риск; 8 января самолет Ан-32, бортовой номер КА26222, ушел в последний рейс. Возникал вопрос, каким образом этот самолет попал в Заир, как соблюдались сроки техобслуживания машины и велась эксплуатационная документация самолета.

В свою очередь, в самой компании «Московские авиалинии» пытались всю вину свалить на экипаж, утверждая, что злосчастный полет в Киншасе — личная инициатива пилотов Ан-32. «Случай очень тяжелый и запутанный. Во всем этом и предстоит разобраться вылетевшим в Киншасу

экспертам», — подчеркнул Владимир Рудаков. В то же время начальник отдела Госнадзора отметил, что Ан-32 отнюдь не устаревшая машина. Все летные были документы в порядке.

К сожалению, российская сторона из-за «неразговорчивости» заирцев имела довольно общее представление о причинах трагедии. По мнению специалистов, самолет не оторвался от полосы по причине перегрузки. Якобы пилотов ввело в заблуждение, что на контейнерах, загруженных в грузовую кабину, указан один вес, а на самом деле он гораздо больший. По другим, неофициальным данным, начальник аэропорта запретил погрузку по причине несоответствия фактического веса груза заявленному в полетных документах. Но после кто-то из руководства, возможно, за взятку в несколько тысяч долларов, дал добро на загрузку «борта». В иностранных источниках именно перегруз и слабая квалификация пилотов фигурируют как причины катастрофы.

Некоторые специалисты считают, что экипаж, совершая первый рейс в регионе, не знал, что в условиях высокогорья и жаркого климата мощность двигателей самолета падает, и не учел этого в разработке схемы взлета. Однако Ан-32 является модификацией «грузовика» Ан-26 и специально предназначен для эксплуатации в условиях жаркого климата и высокогорных аэродромов.

Эксперты «Аэрофлота» утверждают, что именно за пилотами остается последнее слово — поднимать в воздух машину или нет. По инструкции они не имеют права взлетать с перегрузкой.

Но если бы все зависело только от летчиков… Тот Ан-32 был одним из самолетов ныне уже несуществующей авиакомпании «Московские авиалинии», базировавшихся в Найроби. Пилоты, надо отдать им должное, профессионалы высокого класса. Но, загнанные в угол безденежьем на родине, они готовы были на все, — даже, по словам одного из них, подписывать контракты «втемную» — текст прикрывался листом бумаги. Так что летели туда и тогда, куда и когда прикажут менеджеры, с любым грузом, в любое время дня и ночи. В результате происходили серьезные аварии и возникали международные скандалы, когда следствие сворачивалось даже по указанию самого Генерального секретаря ООН.

Стоит заметить, что российские (а раньше советские) самолеты и экипажи тяжело переносят специфические африканские условия (жару, экономические и организационные трудности). Вспомним хотя бы 1986 год, когда в Мозамбике разбилось сразу два советских самолета — Ан-26 и Ту-134. В последнем погиб президент этой страны Самора Машел. Тогда все верили, что гибель Ту-134 — это происки южноафриканских спецслужб. Кому мешал российский самолет в Заире? Может быть, конкурентам одного африканского коммерсанта, — принадлежавший ему груз был на борту самолета «Московских авиалиний»?

Хорошо еще, что российским летчикам удалось сбежать с места происшествия. А то не миновать бы им африканского самосуда и традиционного «ожерелья» — горящей на шее автомобильной покрышки.

По горячим следам события российским дипломатам удалось добиться вывоза на родину основной части экипажа самолета. Однако два пилота — Николай Казарин и Андрей Гуськов — предстали в Киншасе перед судом, который — после пятимесячного разбирательства — обвинил

их в убийстве. Положение осложнялось тем, что у России и Заира нет соответствующих межправительственных соглашений.

Срок дали российским летчикам не такой уж большой. Всего два года за то, что они стали причиной трагедии в Заире.

Два года африканской тюрьмы — много это или мало? Родственники погибших после оглашения вердикта 6 августа бурно выражали недовольство мягкостью приговора.

Для белого человека это почти смертный приговор. И не потому, что от тюремной баланды протягивают ноги даже привычные к скудной пище африканцы. Камеры переполнены не только заключенными, но и полчищами крыс, вшей и тараканов. К тому же запросто можно подхватить менингит, холеру, туберкулез или что-нибудь, еще с местным колоритом, не говоря уж о СПИДе. К этому надо добавить черный расизм, а он не лучше белого…

В связи с этим вспоминается трагикомический случай: отданный под суд в Кении американский контрабандист наркотиков Майкл Картер здорово позабавил всех находившихся в зале, когда стал слезно умолять судей выдать его властям США. А там его ожидал несравненно более суровый приговор. Два штата — Вашингтон и Калифорния — добивались выдачи контрабандиста. Причина неожиданного всплеска тоски по родине проста: в ходе следствия, по словам Майкла, он делил небольшую камеру со 120 африканцами. Да и тюрьмы в Африке своеобразные — одна, например, разместилась посередине озера, кишащего голодными крокодилами.

Российские дипломаты сделали все возможное, чтобы вернуть пилотов в правовое поле России.

Самолет «Боинг-747» взорвался над Атлантикой

17 июля 1996 года после взлета из нью-йоркского аэропорта имени Дж. Кеннеди взорвался в воздухе и рухнул в Атлантический океан пассажирский самолет «Боинг-747-131». Погибли 249 человек.

Страшная трагедия, разыгравшаяся в вечернем небе Америки, останется и истории как одна из крупнейших воздушных катастроф. Принадлежавший компании «Транс уорлд эйрлайнз» (TWA) «Боинг-747-131» (бортовой номер 93119) — самый большой и один из самых надежных авиалайнеров — взорвался спустя несколько минут после взлета с полосы нью-йоркского аэропорта и рухнул в Атлантический океан, в нескольких километрах от Лонг-Айленда. На борту лайнера, выполнявшего регулярный рейс 800 в Париж, находилось 249 человек. Среди пассажиров было много французских студентов.

Несмотря на поздний час о трагедии сразу сообщили руководству страны. Около полуночи официальный представитель Белого дома от имени президента Клинтона выразил соболезнования всем пострадавшим. Не прошло и часа со времени катастрофы, как телекомпания Си-Эн-Эн начала вести прямой репортаж с места события.

По словам очевидцев, находившихся на острове Лонг-Айленд, над которым пролегала трасса рокового рейса, через полчаса после вылета «Боинга» из международного аэропорта имени Дж. Кеннеди они увидели

сначала небольшую вспышку, а затем падающий в воду огненный шар и услышали несколько сильных взрывов. Можно только поражаться, как быстро люди, случайно оказавшиеся рядом, бросились на помощь. К моменту, когда подоспели катера береговой охраны, на месте трагедии находилось несколько десятков лодок и катеров местных жителей.

Но спасать было уже некого — пассажиры и члены экипажа погибли. На гладкой поверхности океана — огромное пылающее пятно горящего авиационного топлива. А вокруг, покачиваясь, плавали трупы, фотографии, документы, бумажники, кроссовки, блокноты, спасательные жилеты, письма, обрывки одежды и тлеющие обломки самолета. Над всем этим стоял какой-то странный тяжелый запах.

Час за часом катера, лодки, самолеты, вертолеты и корабли береговой охраны США вновь и вновь прочесывали район падения «Боинга». На берег доставляли извлеченные из воды обломки, личные вещи погибших. Удалось обнаружить останки 140 человек.

Одновременно поступали сведения о тех, кто летел рейсом номер 800. Управлял погибшим «Боингом» очень опытный экипаж: командир корабля Стив Снайдер и второй пилот Ральф Кеворкян работали в компании с 1964 и 1965 годов соответственно, ветераны полетов на «Боингах» этого типа. В кабине экипажа находились также два бортинженера — Ричард Кэмпбелл (в компании с 1966 года) и Оливер Кирк, пришедший в TWA четыре месяца назад. Пассажиров в салоне обслуживала бригада из 14 человек. Кроме того, на борту авиалайнера летел сменный экипаж в составе 3 пилотов и 14 стюардов и стюардесс. Они следовали в качестве пассажиров, чтобы сменить в Париже уставший экипаж. А вот полный список пассажиров компания сообщила только через 16 часов, что вызвало взрыв общественного негодования.

Соболезнования родственникам и друзьям жертв катастрофы выразили губернатор штата Нью-Йорк Джордж Патаки и мэр города Нью-Йорк Рудольф Джулиани. Они провели бессонную ночь и в числе первых посетили расположенный около аэропорта имени Дж. Кеннеди отель, который отвели для ожидающих известий родственников и близких тех, кто вылетел из Нью-Йорка рейсом, оборвавшимся над океаном.

Даже вездесущие репортеры не могли туда попасть. В самом отеле постоянно работало большое число медиков и специалистов-психологов, готовых оказать необходимую помощь делом и словом. Здесь царила удивительная атмосфера, когда люди, объединенные общим горем, сами, едва сдерживая рыдания, находили слова поддержки, чтобы помочь тем, у кого уже не осталось сил.

Вместе с тем, как ни старалась компания TWA сделать все от нее зависящее, она услышала немало критики в свой адрес за то, что слишком медленно ставила в известность родных и близких. Один молодой мужчина с возмущением рассказывал, что в его семье гостил 12-летний мальчик из Франции, которого он проводил на злосчастный рейс, и на протяжении суток авиакомпания не могла сообщить родителям в Париже о трагедии. Другой молодой человек пытался добиться сведений о летевшей в составе экипажа «Боинга» стюардессе: они были обручены уже два года, через месяц хотели обвенчаться. Рядом с ним оказалась девушка, старавшаяся узнать о судьбе своего давнего знакомого: прямо перед тем как сесть в

самолет, он позвонил ей и предложил стать его женой.

В глубоком трауре оказался пятитысячный городок Маунтурсвиль штате Пенсильвания. Он потерял 16 учащихся местной школы и четверых сопровождавших их взрослых. Все они летели на 10-дневную экскурсию в столицу Франции. Чтобы совершить эту поездку, ребята два года собирали деньги, подрабатывая мытьем автомобилей, работая посыльными или продавцами в магазинах. Соболезнования жителям Маунтурсвиля по телефону выразил президент США Билл Клинтон.

Официальные лица советовали не спешить с преждевременными выводами о причинах катастрофы. Тем более что уже не один раз появлялись сообщения, будто на найденных обломках самолета четко видны следы взрыва бомбы, а потом эксперты это не подтверждали.

Рассматривались три версии. Первая — взрыв вызван серьезными неполадками в работе двигателей и других систем самолета. «Боинг-747-131» произведен в ноябре 1971 года. До своего последнего дня он налетал 93303 часа и совершил 16869 посадок. Самолет не раз попадал в аварийные ситуации. Случались и отказы двигателей, и трещина в топливном баке, и падение давления в гидравлической системе управления, из-за чего лайнер совершал экстренные посадки. Но все неисправности быстро устранялись, и машина продолжала летать.

Вторая версия — возможность столкновения самолета в воздухе с каким-либо объектом. Допускали также, что «Боинг-747» был сбит ракетой «земля — воздух»: теоретически это возможно при использовании американского «Стингера». Но эта версия отпала одной из первых. Специалисты тщательнейшим образом изучили записи радаров слежения, сделанные с момента взлета и сразу после того, как «Боинг» пропал с экранов. Но ничего необычного обнаружить не удалось. Что же касается светящейся точки, якобы замеченной операторами перед взрывом «Боинга», то, по словам экспертов, это скорее всего электронная помеха или небольшой сбой аппаратуры. Такое нередко случается.

Третья версия — террористический акт в связи с начинающимися Олимпийскими играми в Атланте. К месту катастрофы сразу прибыли сотрудники ФБР и подразделений по борьбе с терроризмом, оснащенные специальным оборудованием, которое позволяет обнаружить малейшие следы взрывчатки в воде и на обломках самолета.

Как стало известно газете «Вашингтон таймс», директор ФБР Луис Фри и председатель Национального бюро по безопасности на транспорте Джеймс Холл в ходе закрытой встречи с членами комитета по разведке в сенате конгресса США сообщили, что серьезно изучалась возможность взрыва на борту «Боинга» бомбы, подложенной террористами.

Телекомпания Эй-Би-Си сделала два предположения. Первое: взрыв — дело рук последователей Рамзи Юсефа (в это время его судили в нью-йоркском федеральном суде в связи со взрывом во Всемирном торговом центре и планами уничтожения двенадцати западных пассажирских самолетов). Согласно Эй-Би-Си, связанная с Юсефом группировка взяла на себя ответственность за уничтожение «Боинга». Бомба на борт TWA 800 заложена человеком, имевшим доступ к самолету прямо на стоянке. Чтобы проверить, насколько тщательно авиалайнеры охраняются на земле, один из корреспондентов, навесив себе на шею кучу

самых разных пропусков и просроченных карточек с фотографиями, направился прямо к стоянке самолетов. И он не только прошел через несколько кордонов службы безопасности, но и успел несколько минут походить вокруг одного из «Боингов», пока его не задержал бдительный механик, причем не из той компании, которой этот самолет принадлежал.

Второе предположение: бомбу на борт доставили в специальном контейнере для перевозки трансплантируемых органов. Такой груз действительно был на этом рейсе. Причем подобные контейнеры обычно проверяют рентгеном, и медицинский контейнер был доставлен на авиалайнер прямо перед взлетом.

Эксперты терялись в догадках, почему самолет буквально рассыпался в воздухе. Бортовые системы контроля до самого конца не зафиксировали каких-либо отклонений от нормы. Экипаж не послал на землю сигнал бедствия. Судите сами.

20.18. Экипажу «Боинга» дано разрешение на взлет с полосы 22.

20.19. Самолет TWA 800 взлетает из аэропорта имени Дж. Кеннеди. Перед тем как связь прервалась, диспетчер разрешает «Боингу» продолжить набор высоты и занять эшелон 15000 футов (4500 м).

20.30. Пилот TWA 800 подтверждает распоряжение диспетчера подняться с 13000 до 15000 футов.

20.31. Конец работы бортового магнитофона.

Чуть позже на связь с диспетчером выходит экипаж «Боинга-737» компании «Иствинд эйрлайнз», летевшего на высоте 17000 футов из Вашингтона в Трэнтон (Нью-Джерси). Капитан Дейв Маклейн сообщил, что поблизости, на высоте около 16000 футов взорвался какой-то самолет, после чего рухнул в воду.

Диспетчер не хочет этому верить: «Прошу прощения, я вас не понял. Повторите еще раз». Дейв Маклейн подтверждает сказанное в первый раз. Диспетчер благодарит его и обещает во всем разобраться.

В это время Центр УВД несколько раз вызывает «Боинг-747-131 компании TWA. В ответ — тишина. Маклейн снова выходит на связь „Я думаю, это был он“. Диспетчер: „По-видимому, вы правы“. Дейв Маклейн: „Да благословит их Бог!“

Такого в истории полетов «Боингов» данной модификации раньше не случалось, даже при совершении теракта. В случае технических неполадок машина всегда успевала дотянуть до земли. Эксперты надеялись, что решить все эти загадки позволят «черные ящики», поиски которых производились с привлечением самых современных средств.

Президент США Билл Клинтон заявил в своем радиообращении к американцам: «Мы делаем все, что можем, чтобы установить причину катастрофы, и мы ее установим».

Однако расследование затянулось. Американские следователи установили истину только через год, подняв из океана, со 100-метровой глубины, 90 процентов остатков лайнера. Комиссия представила результаты исследований, полученные в ходе полетов специально оснащенного «Боинга-747», когда в мельчайших подробностях воспроизводились условия смертельного рейса. Как напомнила комиссия, 244 свидетеля заявляли, что примерно в момент взрыва они видели в небе огненный шар. Это заставило ФБР активно заняться расследованием

версии, что самолет был сбит ракетой. Однако выполненный ЦРУ анализ случившегося позволяет утверждать, что свидетели видели только процесс разрушения самолета.

Комиссия пришла к выводу, что причиной катастрофы стало воспламенение паров топлива в центральном топливном баке лайнера из-за неисправности проводки насосов и топливомеров. «Боинг» TWA, перед тем как взлететь, несколько часов простоял на июльской жаре в нью-йоркском аэропорту. В результате температура в центральном топливном баке авиалайнера значительно превысила ту, при которой происходит взрыв. Достаточно было малейшей искры, чтобы лайнер разлетелся на мелкие осколки. Таков один из выводов при расследовании причин катастрофы, крупнейшей в США за последнее время.

Известны и другие подобные инциденты. Например, 11 мая 1990 года филиппинский «Боинг-737» находился на рулежке, когда взорвался его центральный топливный бак. В результате семь пассажиров погибли.

Национальное бюро по безопасности на транспорте рекомендовало заполнять пустые топливные баки инертным газом, вытесняющим кислород, как это делается в военной авиации. Такая мера позволила бы избежать трагедии, подобной той, что разыгралась в небе над Атлантикой.

Однако далеко не все были согласны с официальным заключением. Очевидцы катастрофы настаивают, что видели яркий объект, стремительно преследующий «Боинг-747». Как только объект поравнялся с авиалайнером, он резко поменял курс, после чего и произошел взрыв. Напомним, что в первые месяцы после катастрофы «Нью-Йорк таймс», «Вашингтон таймс», «Нью-Йорк пост» и другие авторитетные издания не исключали подобного развития событий. Но официальная комиссия эту версию отвергла одной из первых. Так ли это на самом деле? Быть может, правительство просто пытается всеми силами доказать то, чего на самом деле не произошло. Быть может, «Боинг» сбит не просто ракетой, а ракетой, выпущенной с корабля ВМС США? По мнению противников властей, все свидетельства говорят об этом, да и не впервые американские военные атакуют гражданский авиалайнер.

После трагедии 1996 года в прессе широко обсуждалась экзотическая версия, по которой лайнер TWA сбит неопознанным летающим объектом продолговатой формы, похожим на ракету, но двигавшимся с гораздо большей скоростью. Нашлись и те, кто в день гибели аэробуса наблюдал нечто «удлиненное, бескрылое и светящееся» в небе над Нью-Йорком. Однако когда следствие пришло к выводу, что самолет погиб из-за взрыва в центральном топливном баке, пересуды уфологов постепенно стихли.

Однако они возобновились с новой силой, когда пилот одного из самолетов, взлетавших из аэропорта Кеннеди, внезапно доложил на землю о встрече с уже знакомой «бескрылой ракетой». «Сэр, что-то овальное и светлое пронеслось всего в пятидесяти метрах от нас, — дрожащим голосом сообщил пилот. — Не знаю, что это было. Оно двигалось с огромной скоростью». Пятьдесят метров — чудовищно близко, отмечалось в сообщении Рейтер об этом событии. У многих тогда сложилось впечатление, что светящееся «нечто» атаковало пассажирский самолет, но в последний момент удар отведен в сторону. Пилот был растерян, но

счастлив. Остается добавить, что это был пилот авиакомпании «Суиссэйр».

Катастрофа самолета Ту-154М на Шпицбергене

29 августа 1996 года при заходе на посадку у города Лонгьир на архипелаге Шпицберген потерпел катастрофу российский самолет Ту-154М компании «Внуковские авиалинии». Погиб 141 человек: 130 пассажиров и 11 членов экипажа.

29 августа 1996 года лайнер Ту-154М компании «Внуковские авиалинии» подлетал к аэродрому города Лонгьир. На борту находился сменный московский экипаж и 130 пассажиров — большинство из них работали в тресте «Арктикуголь». Они летели на самые северные в мире рудники, которые Россия арендует у Норвегии на архипелаге Шпицберген.

Самолет из Москвы с нетерпением ждали в российских поселках Баренцбург и Пирамида, где к отправке на родину готовилась смена горняков. С семи часов утра вертолеты начали доставлять их на аэродром Лонгьира.

Отправкой вахтовиков руководил специальный уполномоченный треста «Арктикуголь» Евгений Бузнин. На аэродроме находился и главный инженер рудника «Баренцбург», встречавший жену и двоих детей, которые возвращались после отдыха на Черном море.

В 10.00 Ту-154 дал о себе знать в районе острова Медвежий — первого пункта радиосвязи с Лонгьиром. В 10.15 по местному времени (по московскому — в 12.15) самолет был должен совершить посадку.

Аэродром Лонгьир — это взлетно-посадочная полоса далеко за Полярным кругом, которую во время войны немецкие военные строители с ювелирной точностью вписали между горами. Она начинается от берега залива Ис-Фиорд и упирается в бухту Адвент-Фиорд. В войну немецкая авиация вылетала с него для бомбардировок северных районов СССР.

Если садиться на Лонгьир с востока (а самолеты здесь в подавляющем большинстве случаев приземляются именно так), риск сводится к минимуму. Именно поэтому российский экипаж запросил разрешение на посадку со стороны широкого и удобного Ис-Фиорда. Однако ветер (5—7 м/сек) дул со стороны моря. К тому же норвежский диспетчер в этот момент руководил посадкой небольшого самолета с VIP-персоной на борту. Поэтому российскому лайнеру предложили приземляться с западной стороны, обратным курсом. Это в корне меняло ситуацию: курс 283, заданный Ту-154, означал, что большой и груженый самолет должен пролететь над окутанными туманом горами, снизиться в узкой лощине, обогнуть очередную возвышенность и перед самой посадкой взять на 20 градусов левее. Маневр этот хоть и сложен, но для опытных пилотов при хорошей видимости и четко работающей наземной аппаратуре вполне выполним. Однако день был облачный, к тому же на аэродроме Лонгьир нет радиолокационных станций. Ни одной — ни обзорной, ни посадочной, хотя они обязательны для любого аэродрома, особенно горного. Нет даже радиосистемы ближней навигации, которая позволяет диспетчеру помочь экипажу посадить самолет.

Позже председатель Норвежской ассоциации летчиков Туве Скугхейм Хайген заявила: «Еще несколько лет назад мы представили в

комитет по воздушному транспорту список аэропортов, где, по нашему убеждению, обязательно следует установить радары. Одним из первых в этом списке значился аэропорт на Шпицбергене. Посадка в этом аэропорту требует от пилота большого напряжения, особенно если производится с востока…»

Именно поэтому российский «борт» попросил землю подтвердить команду. Подтверждение тут же дали, и Ту-154 начал лавировать между горами. Связь с самолетом пропала в 10.07 по местному времени. «Черные ящики» зафиксировали сообщение: «борт» прошел первый привод, затем второй и лег на курс 155 градусов; это последний доклад. Затем короткий спор экипажа — где находится самолет. Первый пилот утверждал, что надо доворачивать левее, и интересовался: «Ты точно знаешь, где мы?» Штурман утверждал, что надо доворачивать вправо. Наконец решили — штурман прав. А через несколько секунд последний крик: «Горы!» На этом запись обрывается.

В 10.24 раздался взрыв: самолет задел левым крылом и стойкой шасси за край плато Операфьеллет, в 10 км от аэродрома. Лайнер разлетелся на части. По мнению специалистов, чтобы избежать столкновения с горой, самолету не хватило буквально 15 м высоты. Хвостовая часть (именно в ней размещаются три турбореактивных двигателя) соскользнула с 900-метровой высоты по склону горы. Скольжение большого куска фюзеляжа вызвало снежную лавину, которая накрыла его почти целиком. Носовая часть перевернулась и легла на плато.

Катастрофу Ту-154М зафиксировала система спутникового слежения КОСПАС; когда стали известны точные координаты падения лайнера уполномоченный треста «Артикуголь» Бузнин предложил немедленно отправить туда два вертолета Ми-8. Норвежцы сначала согласились, не затем запретили российским экипажам подниматься в воздух без специального разрешения, мотивируя это тем, что к месту катастрофы уже направлены два легких наблюдательных вертолета, а через сорок минут в Лонгьир прибудут большие спасательные вертолеты.

Норвежская администрация Шпицбергена взяла всю ответственность на себя. В журнале губернатора архипелага госпожи Анн-Кристин Олсен зафиксирован ход поисково-спасательной операции.

10.30. Сообщение из башни КДП аэропорта Лонгьир о потере связи с российским самолетом, который должен совершить посадку в Лонгьире в 10.15.

10.43. Больница Лонгьира и группа медицинских специалистов приведены в готовность.

10.45. Главная спасательная служба Северной Норвегии, базирующаяся в городе Боде, осведомлена о случившемся.

10.45. Башня КДП сообщает местонахождение самолета при последнем контакте — в 10 милях на востоке от радиомаяка.

10.47. Вылет из Лонгьира наблюдательного вертолета типа AS-530 для поиска самолета.

10.53. Вызвано руководство местной спасательной службы Свальбард (Шпицбергена).

10.55. Информирована и приведена в готовность региональная больница в городе Тромсе.

10.58. Спасательный вертолет «AS-332L Super Puma» вызван из Ню-Олесунна в Лонгьир.

11.02. Вызов штаба советников спасательной службы.

11.05. Дано указание направить еще один вертолет AS-530 на поиск самолета. Оно тут же выполняется.

11.10. Самолет «Dornier-228», находящийся над островом Амстердам (северо-западный Шпицберген), получил команду принять участие в поисковых работах и слушать по рации аварийные частоты.

11.11. Спасательному вертолету «S-61 Sea King», находящемуся на пути к острову Надежды, приказано возвратиться в Лонгьир, чтобы разгрузиться и вылететь на поиски Ту-154.

11.15. Вертолеты Аэрофлота все еще находятся в Лонгьире и мог быть использованы.

11.35. Вертолет «AS-332L Super Puma» вылетает на поиски.

11.46. Получен список пассажиров: 129 плюс экипаж — 12 человек (На самом деле в тот момент ни у кого на Шпицбергене нет точных данных о числе пассажиров. Один пассажир, заявленный в списке, на посадку вообще не явился, о чем узнали намного позже.)

11.56. Команда из десяти добровольцев Красного Креста приведена в состояние готовности.

12.00. Дана команда, запрещающая всякие передвижения на аэродроме, кроме связанных с поисково-спасательными работами.

12.06. С вертолета «S-61 Sea King» сообщают, что на горе Операфьеллет обнаружены обломки разбитого самолета.

12.10. Команде Красного Креста отдан приказ выехать к радиомаяку в долине Адвент.

12.15. С вертолета «S-61 Sea King» сообщают точные координаты места аварии: Север 78.12.72, Восток 16.05.53. Обломки самолета найдены на горе Операфьеллет со стороны долины Хелветиа. Хвостовая часть и двигатели упали вниз, корпус самолета находится на плато.

12.20. Бригада из четырнадцати пожарных направляется с оборудованием из Лонгьира к радиомаяку.

12.22. Судно береговой охраны «Нордкап» сообщает, что идет в Лонгьир. Их вертолет WG-13 «Lynx» может прибыть в Лонгьир около 14.30.

12.27. Добровольцы Красного Креста и пожарные прибыли на радиомаяк.

12.30. Губернатор Анн-Кристин Олсен сообщает, что прибудет в Лонгьир в 21.00.

12.36. Сообщение с места катастрофы: там высадились три врача и полицейские. Признаков жизни нет. Нужны термопалатки.

12.58. На место катастрофы прилетел большой специальный спасательный вертолет «AS-332L Super puma» и с помощью специального прибора, регистрирующего инфракрасное излучение, определил по температуре тел пассажиров, что выживших нет.

Это и неудивительно: на таком холоде и закаленный человек с трудом продержится более часа. Но даже четкая работа норвежских спасателей позволила им прибыть на место катастрофы только через 2 часа 6 минут после получения сообщения о падении самолета.

В докладе, сделанном российской комиссией по расследованию причин катастрофы Ту-154, говорится, что во время сильнейшего удара самолета о скалы пассажиры погибли практически мгновенно. Так что и через десять минут спасать уже было некого.

Эксперт Финн Хеймдаль сообщил, что части самолета складываются друг к другу в таком порядке, в каком они находились, составляя фюзеляж и крылья целого лайнера. Это поможет составить более полную картину катастрофы.

Норвежцы проявили заботу о рабочих российских рудников, оказавшихся в тот день в Лонгьире. В местной католической церкви отслужена панихида по погибшим, а потом всех накормили в трапезной и устроили на ночлег.

В Норвегии объявили траур по погибшим в авиакатастрофе. 30 августа кабинет министров Украины начал свою работу с минуты молчания.

В московский офис «Внуковских авиалиний» звонили и приходили родственники и близкие тех, кто вылетел 29 августа рейсом Москва — Лонгьир. 130 пассажиров и 11 членов экипажа (именно столько, а не 129 и 12, как ошибочно сообщили многие средства массовой информации) уже никогда не вернутся обратно. Среди пассажиров — 40 женщин и 7 детей; 77 человек — граждане Украины. Родственников направляли на анализ крови, по результатам производилось опознание останков. Через 3—5 суток после катастрофы иного способа опознать тела уже не оставалось.

Кто эти пассажиры? Большинство заключили контракт с предприятием «Арктикуголь» на проведение подземных и наземных работ на территории Шпицбергена. «Тамара летела к мужу, работавшему в Норвегии по контракту с „Арктикуглем“, — рассказывала Надежда Свиридова, сестра Тамары Батовой. — Муж у нее шахтер, завербовался в то время монтажником под землю. Их семья жила в Северодонске Тульской области. Тамара работала намотчицей на военном заводе, но вот уже почти полгода сидела без работы. Так что посадка эта была вынужденная: ее муж вылетел на Шпицберген раньше. Плакала сильно, прямо никак не хотела его отпускать. А как собралась лететь, ходила радостная, хотелось родного человека увидеть. Перед полетом Тамара жаловалась, что ей страшно. У ее сына Сергея жена должна вот-вот родить, а тут такое несчастье. Перед этим он сам ждал вызова в Норвегию, хотел, отец, поработать. Теперь — какая Норвегия, похороны впереди…»

В злосчастном самолете летели люди разных профессий. «Валерий Лазовюк был в нашей больнице в Зимогорье зубным врачом, — говорили его коллеги, — он никогда не отказывал в помощи, шел домой к больным и в дождь, и в снег. Все знали, что на целый год он от нас уезжает в Норвегию — у него, конечно, были для этого свои причины, но для больницы потерять ценного работника на такой долгий срок — это существенный урон. И тут вдруг слышим по телевизору сообщение, что разбился Ту-154, летевший на Шпицберген. Какой кошмар, думаем, ведь там на Валерий Анатольевич… У него осталась семья — жена и двое маленьких детей: младшему, Валерику, всего полтора года, старший, Женя, в третий класс пойдет. Никто не ожидал такой трагедии…»

Родная сестра Вячеслава Берестова из Артемовска, узнав о катастрофе, долго не могла прийти в себя. «Слава работал сварщиком на молокозаводе, а последние два года трудился по контракту с „Арктикуглем“. Накануне в их семье произошло радостное событие — Вячеслав стал дедушкой. У старшего сына Сергея родился мальчик. Сергей пошел по стопам отца — тоже работал в Норвегии через „Арктикуголь“. Теперь туда, наверное, ни ногой…»

Татьяна Вдовина летела тем рейсом как представитель Главпочтамта «Москва-3». Именно это подразделение взялось обеспечивать связь Шпицбергеном для «Арктикугля». Ее муж отказывался верить в то, случилось. Говорить о жене в прошедшем времени у него не поворачивался язык. «Пока своими глазами не увижу, ни за что не поверю… — повторял он. — Я надеюсь, несмотря ни на что…»

В московском представительстве авиакомпании «Внуковские авиалинии» подрались две женщины: приехали сюда издалека, узнав о гибели одного и того же мужчины. Горняк, зарегистрированный муж и отец для одной и неофициальный для другой. Полетев на заработки в Норвегию, шахтер не вернулся ни к первой, ни ко второй.

Семьям погибших обещали страховку — по 20 тысяч долларов. Старенький отец погибшего горняка прислал авиакомпании свое фото во всех орденах и медалях, напоминая, что он еще жив и имеет право на свою долю во всех связанных со смертью сына выплатах. Тем временем его бывшая жена поспешила сообщить тому же адресату, что отца погибшего сына уже давно нет в живых.

Сразу после катастрофы руководство рудников связалось с Москвой и узнало, что МЧС готово прислать свой самолет для участия в спасательной операции. Однако норвежцы уже опечатали все контрольные приборы аэродрома Лонгьира и открыли его только на следующий день в десять часов утра.

Консулу Российской Федерации и уполномоченному треста «Арктикуголь» все-таки разрешили облететь место катастрофы. В свете прожектора ему с трудом удалось рассмотреть обломки самолета и отдельные тела, застывшие на полярном морозе в жутких позах. Вечером погода начала ухудшаться: сгустился туман, ветер усилился.

30 августа на ВПП Лонгьира приземлились сразу два самолета из Москвы. Первый прибыл за горняками, а на борту второго находились высококлассные специалисты-спасатели и заместитель министра МЧС, представители российского и украинского МИД, высшее руководство треста «Арктикуголь», журналисты. Тут же, в аэропорту, состоялось оперативное совещание с норвежской стороной. Через несколько часов российские специалисты все-таки получили разрешение участвовать в поисковой операции. Однако приступить к работе им долго не позволяли.

Норвежские спасатели и полицейские обследовали Операфьеллет и готовили тела погибших к транспортировке. Губернатор, госпожа Анн-Кристин Олсен, и министр юстиции Норвегии Грета Фарему посетили поселок Баренцбург, выразили соболезнования жителям.

Непонятная медлительность норвежской стороны вызвала недоумение рабочих и служащих российских шахт на Шпицбергене.

«Наши мертвые лежат на плато, а российских спасателей туда не пускают. Почему это происходит? — высказал свое возмущение министру руководитель аварийной службы Баренцбурга Павел Сериков. — Я требую, чтобы наши люди были немедленно допущены к месту катастрофы».

К Грете Фарему обратились трое шахтеров, которые потеряли в катастрофе жен: «Российские спасатели давно прибыли на Шпицберген; им приходится сидеть здесь без дела, а погибшие тем временем лежат в горах».

31 августа в Баренцбурге с главой ведомства юстиции Норвегии встречался заместитель министра России по чрезвычайным ситуациям Александр Москолец. Их беседа, по свидетельству ведущей норвежской газеты «Афтенпостен», проходила в более мирных тонах. Министр пообещала разобраться, и уже вечером того же дня российские спасатели вылетели к месту катастрофы. Норвежцы отвели им самый трудный участок поисков — край и верхний склон горы.

Несмотря на сгустившиеся сумерки, российские спасатели сразу приступили к работе. Двоим удалось подняться на плато Операфьеллет: Леонид Радун и Андрей Рожков пробыли там всего 20 минут, но за это время сумели обнаружить второй «черный ящик». Ярко-оранжевый контейнер, почти полностью скрытый снегом, пролежал в снегу никем не замеченный двое суток, — к утру его занесло бы навсегда.

К сожалению, аварийные работы затруднены не только условиями горной местности и скверной погодой, но и конфликтом, вспыхнувшим между властями Норвегии и российскими спасателями.

Радуна и Рожкова не только не поблагодарили за находку, а задержали и посадили в вертолет, приковав одного наручниками. Спасателей привезли в административный центр Лонгьир, где допрашивали пять часов кряду.

Столь бесцеремонного обращения со спасателями международная практика проведения аварийных операций еще не знала. К тому же наручниками и допросом дело не ограничилось. Губернатор Шпицбергена Анн-Кристин Олсен распорядилась закрыть базовый лагерь россиян: «В этом районе можем работать только мы, норвежцы, чтобы обеспечить сохранность важных свидетельств».

Сложилась чрезвычайно серьезная ситуация с точки зрения обращения с российскими гражданами, заявил временный поверенный в делах России в Норвегии Вадим Розанов.

На следующий день после возникновения конфликтной ситуации «Афтенпостен» опубликовала обширный комментарий; суть сводилась к тому, что «никому не позволено посягать на суверенитет Норвегии над Шпицбергеном» и, мол, «самовольные действия русских в районе катастрофы можно расценивать как нарушение суверенитета». Чувствовалось, что эта трагедия каким-то непонятным образом переросла в политическую плоскость. Отношения между норвежской и российской делегациями стали натянутыми.

Помощник губернатора Шпицбергена Руне Хансен заявил, что россияне-де оказались на плато без сопровождения норвежцев, а это запрещено законом, и их вовсе не допрашивали — просто «вели беседу». Только к утру конфликт удалось погасить, и спасателей с извинениями

отпустили.

После скандала работа спасателей пошла быстрее. Все найденные тела, тщательно упакованные, отправили в город Тромсе. Там норвежские криминалисты всего за две недели сумели идентифицировать тела погибших, использовав самую совершенную аппаратуру, которая исключала малейшую ошибку. «Черные ящики» отправили в Москву для тщательного изучения.

По нормам ИКАО (Международная организация гражданской авиации) расследование возглавляется государством, на территории которого произошло ЧП. Российских экспертов из Межгосударственного авиационного комитета ознакомили с документами в последнюю очередь, даже после англичан, которые к катастрофе Ту-154 не имели никакого отношения. Расследование затянулось на три года и три месяца.

«Погибших уже не воскресишь. Так давайте хотя бы спасем добрососедские отношения» — так, видимо, решили представители Международного авиационного комитета и взвалили всю вину за трагедию на Шпицбергене на российских летчиков. В опубликованных результатах расследования авиакатастрофы четко прослеживается вывод: в гибели пассажиров виноват экипаж.

Конечно, российские летчики, и особенно авиачиновники, тоже не безгрешны. В подобные «загранкомандировки» посылались не те экипажи, которые хорошо знают местность, а те, у которых не хватало полетных часов. Из всей команды английский знал только штурман. Экипаж вполне мог попросить разрешения на другой маневр — пятиминутную «коробочку» (то есть подождать своей очереди на посадку и зайти на нее по удобному курсу). Нарушено и главное правило: при любых сомнениях надо уходить на второй круг и ни в коем случае не начинать снижаться. Но в то время существовала негласная инструкция: «Экономь топливо, не размазывай маневры в воздухе».

В адрес аэродрома на Шпицбергене все чаще стали раздаваться критические слова: ВПП слабо освещена, а на вершине плато нет радиолокационных станций, которые помогали бы летчикам при посадке. Норвежская газета «Арбейдербладет» пишет в этой связи, что даже ИФАЛПА (международная федерация пилотов) предупредила о недостатках аэродрома под Лонгьиром. Можно предположить, что норвежцы хотели все расследование держать в своих руках, чтобы не допустить огласки новых негативных сведений и выводов.

Для оценки работы радиотехнических наземных устройств аэродрома Лонгьир норвежцы опросили пилотов трех своих авиакомпаний, которые выполняют регулярные полеты на этот аэродром. Ни один из 140 норвежских летчиков, осуществивших 740 заходов на посадку, не сказал, что испытывал какие-либо затруднения, связанные с работой наземных устройств. Вывод: российский Ту-154М разбился из-за плохой погоды.

Столкновение самолетов Ил-76 и «Боинг-747» около Дели

12 ноября 1996 года в небе над Дели столкнулись «Боинг-747» компании «Сауди эйрвэйз» и Ил-76 компании «Эйр Казахстан». В результате столкновения и последующего мощного взрыва погибли 349 человек.

12 ноября 1996 года, в 16.21 по алма-атинскому времени, из казахстанского аэропорта Чимкент поднялся в небо транспортный самолет Ил-76ТД, принадлежащий национальной авиакомпании «Эйр Казахстан». Он был зафрахтован киргизской фирмой «Космокрафт» и выполнял чартерный рейс KZA-1907 в Дели. На борту самолета находились 10 членов экипажа, 26 взрослых пассажиров и 1 ребенок. Кроме киргизов и казахов в Индию летели 13 граждан России из Новосибирска и Барнаула. Обслуживался рейс опытным экипажем: командир Черепанов, второй пилот Джангиров, штурман Арипбаев, радисты Репп и Петрик.

Спустя два часа после вылета из Чимкента экипаж Ил-76ТД приступил к снижению, заходя на посадку с запада. Экипажу и пассажирам оставалось провести в воздухе всего 15 минут. Под крылом самолета простирались хлопковые поля индийского штата Харьян, мерцали огоньки деревень и городов.

«Добрый вечер!» — послышался в наушниках летчиков голос В.К. Датты, дежурного диспетчера делийского международного аэропорта имени Индиры Ганди. Командир «Ила» Александр Черепанов сообщил ему о снижении самолета с 23000 до 18000 футов (с 6900 до 5400 м). Датта, опытный специалист, недавно получивший повышение по службе, дал команду снижаться до 15000 футов (4500 м). Все шло как обычно, ничто не предвещало трагедии. По крайней мере, так считали диспетчер индийского аэропорта и экипаж казахстанского самолета, зафрахтованного киргизской компанией.

В 18.47 по местному времени из аэропорта Дели взлетел «Боинг-747» саудовской национальной авиакомпании «Сауди эйрвэйз», выполнявший рейс SV-763 по маршруту Дели — Джидда (Саудовская Аравия). На борту находились 312 пассажиров и членов экипажа. Подавляющее большинство летевших — индийцы, направлявшиеся на сезонные работы, на нефтепромыслы. На борту «Боинга» находились также иностранцы — граждане Саудовской Аравии, США, Великобритании, Пакистана, Непала и Бангладеш.

Командир самолета А.Л. Шбали по команде с земли поднял машину до 10000 футов (3000 м) и получил разрешение продолжить набор высоты до 14000 (4200 м). На просьбу экипажа подняться выше диспетчер делийского аэропорта ответил отказом, потребовав продолжать полет на прежней высоте. Однако подтверждения команды от саудовских пилотов на «вышке» так и не услышали.

Остается только догадываться, почему промолчали летчики «Боинга». Но из записи переговоров наземных служб с экипажами известно, что, командир Ил-76 получил предупреждение о летевшем встречным курсом саудовском лайнере. В это время расстояние между «бортами» составляло всего 20 км. Казахстанский самолет занимал эшелон 15000 футов (4500 м), саудовский лайнер, по мнению диспетчера, — 14000 футов (4200 м), то есть теоретически они не могли встретиться. На практике все получилось иначе.

Устаревшая главная радарная система аэропорта Дели не позволяла определить ни занимаемый самолетом эшелон, ни скорость, ни принадлежность. Индийские диспетчеры не могли даже по экрану локатора

проконтролировать выполнение экипажами своих команд. Подтверждения давали пилоты, но на этот раз они не смогли или не успели подтвердить команду диспетчеров. Земля запросила Черепанова, наблюдает ли он «Боинг». Однако; если тот и заметил огни саудовского лайнера, сообщить об этом ему уже не пришлось. По непонятной причине Ил-76 к этому времени снизился до 14000 футов и оба «борта» шли на одной высоте.

Датта увидел на экране локатора, как «встретились» отметки двух самолетов. Такое бывает, когда один авиалайнер проходит над другим. Через долю секунды самолеты на экране должны вновь иметь каждый свой след. Но, к ужасу Датты, этого не произошло. Засветки «Боинга» и Ил-76 вообще пропали с экрана. Диспетчер дрожащим от волнения голосом запросил оба самолета: в ответ — пугающее молчание.

В деревнях неподалеку от городка Чаркхи-Дадри, что в самом центре Харьяны, к тому времени завершился очередной трудовой день. Многие собирались привычно сверить часы по звуку моторов пролетающего над этими местами точно в 18.45 авиалайнера «Боинг-747», который 15 минутами раньше вылетел из делийского аэропорта курсом на Саудовскую Аравию.

В 18.41 по местному времени жители деревень в районе Чаркхи-Дадри, в 75 км к юго-западу от Дели, увидели огненный шар и сыпавшиеся из него пылающие обломки.

По мнению экспертов, «Боинг» врезался в Ил-76 снизу, в середину фюзеляжа. Во всяком случае, пилотская кабина казахстанского «транспортника» получила повреждения лишь от удара о землю. Самолеты летели со скоростью 500 км/ч, их столкновение было в 700 раз сильнее удара врезавшихся друг в друга автомобилей. Абсолютное большинство людей погибли мгновенно.

Свидетелем трагедии стал и экипаж транспортного самолета ВВС США, летевшего из Исламабада в Дели параллельным с погибшим Ил-76 курсом. Пилоты зафиксировали вспышку на высоте 14000—15000 футов. Американцы связались с делийскими диспетчерами, и на «вышке» поняли, что произошла страшная трагедия.

Внезапное столкновение двух воздушных судов, взрыв — и бесстрастная статистика зафиксировала еще одну авиакатастрофу. Она унесла 349 человеческих жизней — третья по количеству погибших в истории гражданской авиации.

Сразу после столкновения «Боинг» загорелся, стали взрываться заправленные под завязку топливные баки. Объятый пламенем лайнер начал интенсивно разрушаться еще в воздухе.

Более 500 т искореженного металла рухнули на землю, едва не накрыв несколько индийских деревень. Обломки самолетов и останки пассажиров оказались разбросанными на площади 10 км. Части саудовского лайнера горели на земле более четырех часов.

На огромный костер вокруг воронки диаметром в 100 м стали сбегаться деревенские жители. К приезду полицейских на месте падения «Боинга» собралось уже около 20 тысяч крестьян. Кое-кто успел изрядно поживиться за счет погибших. С тел снимали пиджаки, наручные часы; крали деньги и прочие ценности. С некоторых трупов стащили даже носки, а про обувь и говорить нечего. Позже местные крестьяне обвиняли в

мародерстве полицейских, а те сваливали все на жителей окрестных деревень.

Из-за отсутствия дорог аварийно-спасательным службам, медикам и пожарным удалось добраться к месту катастрофы только через несколько часов. Ночь со вторника на среду и весь следующий день продолжались поиски тел, — большинство были страшно искалечены. Человеческие останки грузили в прицепленные к тракторам тележки и увозили в морг ближайшей больницы. Треть погибших так и не смогли опознать, пришлось их кремировать всех вместе.

На месте падения Ил-76, рухнувшего на землю в 8 км от «Боинга», была несколько иная, но такая же жуткая картина. Самолет развалился на три части, но не взорвался и почти не горел. Сильнее всего пострадали тела тех, кто в момент катастрофы находился в середине фюзеляжа. Удар о землю далеко разметал останки летчиков и пассажиров, которых почти всю ночь пришлось разыскивать оперативно прибывшему к месту трагедии киргизскому полпреду в Дели Айджигиту Буранову. Во многом благодаря его стараниям найдены останки всех погибших и рядом с ними выставлена охрана.

Впоследствии Буранов сообщил, что самолет был зафрахтован солидными коммерсантами из Киргизии, собиравшимися отправить в Бишкек на борту Ил-76 более 30 т закупленных в Индии товаров. По некоторым предположениям, у пассажиров погибшего самолета находилось более миллиона долларов, однако на месте катастрофы удалось обнаружить лишь крохи от этих денег.

Столкновение крупных пассажирских самолетов в воздухе — явление в авиации редкое. Именно для предупреждения такого рода ситуаций и существует вся дорогостоящая инфраструктура, обеспечивающая безопасность полетов (бортовая навигационная аппаратура, наземные навигационные системы, а также службы наземного контроля, как зональные, так и в аэропортах). По сути, ради этого и создана система эшелонирования полетов.

По одной из основных версий, наземные службы аэропорта имени Индиры Ганди не сумели вовремя скорректировать действия пилотов двигавшихся навстречу друг другу самолетов.

Воздушное движение над Дели в 90-х годах стало очень интенсивным. Единственный в столице аэропорт едва справлялся с обслуживанием полетов. Работу наземных диспетчерских служб к тому же затрудняло то обстоятельство, что на том же летном поле действовала авиабаза индийских ВВС. Буквально за четыре часа до катастрофы там едва не столкнулись индийский военно-транспортный Ан-32 с поршневым двухмоторным «Авро». В последний момент пилоты успели сообщить об опасном сближении двух самолетов, и они каким-то чудом избежали столкновения. «Боингу» и Ил-76 этого сделать не удалось.

Диспетчерская служба делийского аэропорта могла управлять 12 «бортами» в час, а практически ей приходится держать под контролем в воздухе иной раз до 28 самолетов. Техническая модернизация аэропорта затянулась. Еще летом планировали ввести новые радары, но их так и не установили, а часть оборудования и вовсе похитили прямо в аэропорту. Между тем все вылетающие из Дели и шедшие на посадку самолеты

пользовались одним узким воздушным коридором, что часто создавало полную неразбериху в воздухе и повышало риск столкновения авиалайнеров. Так что заверения руководства индийского управления гражданской авиации о «строгом соблюдении международных правил воздушных полетов» не внушали доверия.

Особая тема — дисциплинированность и профпригодность самих индийских летчиков. В местной печати сообщалось о том, что лицензию пилота на коммерческих авиалиниях в Индии можно купить так же просто, как автомобильные права, только подороже. В 1995 году заместитель генерального менеджера авиакомпании «Индиан эйрлайнз» К. Ачар пять месяцев пилотировал самолеты с пассажирами в различные регионы Индии, прежде чем выяснилось, что у него просрочена лицензия. С появлением в Индии частных авиакомпаний стало еще хуже. В марте 1994 года «Боинг-737» частной авиакомпании «Сахара эйруэйз» при выполнении тренировочного полета, который проходил почему-то над ВПП делийского аэропорта, потерял управление и упал прямо на заправлявшийся горючим аэрофлотовский Ил-86. В результате трагически погибли 22 человека, в том числе несколько российских специалистов.

Назначенная правительством Индии специальная комиссия для расследования причин авиакатастрофы «Боинга-747» и Ил-76 надеялась, что точки над «и» удастся расставить после расшифровки данных «черных ящиков» с обоих погибших самолетов. Диспетчеры индийских аэропортов для подтверждения правильности выполнения самолетами команд с земли полагались не на технику, а на ответы пилотов. Однако подтверждающих ответов экипажи «Боинга» и Ил-76, судя по магнитофонной пленке переговоров с диспетчерами, не давали.

Сразу после катастрофы индийская печать принялась утверждать, что казахские пилоты могли и не понять предупреждения диспетчеров делийского аэропорта о приближающемся «Боинге». Мол, экипаж Ил-76, «не обладая достаточно хорошими знаниями английского языка, неверно понял команды с земли, допустил ошибку при переводе футов в метры». Под сомнение ставились и технические данные Ил-76, начались разговоры о «высокой аварийности» самолетов этого типа.

Прибывшие в Дели российские специалисты и представители гражданской авиации Казахстана немедленно опровергли эти утверждения. Погибший Ил-76 находился в эксплуатации всего четвертый год, накануне вылета из Чимкента в Дели он, как положено, прошел тщательную проверку. Командир экипажа Александр Черепанов налетал более 10 тысяч часов и справедливо считался одним из опытнейших пилотов Чимкентского авиаотряда. До этого он неоднократно совершал полеты в Дели и другие столицы региона, а незадолго до последнего рейса успешно прошел проверку на знание английского.

По мнению заместителя директора казахстанской авиакомпании Владимира Невского, арабские летчики скорее всего не поняли сделанных им на английском языке предупреждений об опасности. Он выразил также недоумение по поводу появившихся в индийских газетах сведений, что его авиакомпания ликвидирована и давно не выполняет международных рейсов: «Речь идет только о реорганизации».

Индийские эксперты не исключали, что пилоты казахского лайнера решили снизиться, чтобы сократить время подлета к аэропорту, и это привело к столкновению. Катастрофа могла также произойти из-за того, что на борту Ил-76 отсутствовала специальная аппаратура, своевременно предупреждающая летчиков об опасном сближении с другим воздушным судном. Однако на борту «Боинга» такая аппаратура была, поэтому неясно, почему пилоты не сумели вовремя отреагировать на поступивший сигнал об опасности.

Все эти версии проверяла специальная комиссия, в которую вошли генеральный директор компании «Эйр Казахстан» Ильдус Назмотдинов и представители Межгосударственного авиационного комитета стран СНГ. «Столкновения в воздухе происходят крайне редко, — справедливо заметили представители МАК, — и даже сближение авиалайнеров на близкое расстояние уже считается чрезвычайным происшествием». И уже в самом начале расследования большинство экспертов склонялись к версии, что ошиблись диспетчеры: «Как правило, в подобных случаях так оно и бывает».

Катастрофа самолета «Боинг-747» на острове Гуам

5 августа 1997 года при заходе на посадку в аэропорту города Лганья на тихоокеанском острове Гуам (США) потерпел катастрофу «Боинг-747-3B5» южнокорейской авиакомпании «Кореан эйрлайнз». Из 254 человек, находившихся на борту, погибли 227.

На этот раз местом трагедии стал остров Гуам, курортный рай. Гуам — подмандатная территория Соединенных Штатов. Это крупнейший остров гряды Марианских островов в западной части Тихого океана с населением 144 тысячи человек. Почти треть Гуама занимает военно-морская база США. Остров популярен среди туристов, считается идеальным местом для проведения медового месяца.

Последняя катастрофа на Гуаме произошла 1 марта 1978 года: при взлете разбилась легкая «Сессна-337». Тогда погибли два человека. Двумя годами ранее 45 жизней унесла катастрофа также совершавшего взлет лайнера «Локхид электра» авиакомпании «Эйр Манила».

Горбатенький «Боинг-747-3B5» (его также называют «джамбо») южнокорейской авиакомпании «Кореан эйрлайнз» должен был приземлиться в аэропорту Аганья в 1.30 ночи. В этот час над островом шел сильный дождь, а по сообщениям метеосводки к нему приближался еще и тайфун «Тина». На борту самолета находились 23 члена экипажа и 231 пассажир. Подавляющее большинство пассажиров «Боинга-747» — туристы из Южной Кореи, только 13 из них — граждане США.

Незадолго до ожидавшейся посадки связь с самолетом резко оборвалась. Эксперты предположили, что случились неполадки с приборами службы наведения аэропорта. «Джамбо» упал в 1.55 в джунглях, приблизительно в 5 км от аэропорта.

Сначала власти Сеула заявили, что из 254 человек 55 удалось спасти. Позднее эта цифра, по уточненным данным американского военного командования на Гуаме, сократилась до 27-ми.

После столкновения с землей в самолете произошла целая серия взрывов и начался пожар. В числе очевидцев — доктор из местной больницы Эдуарде Круз: он сказал, что весь персонал больницы, находящейся в десяти километрах от места крушения самолета, видел пожар. «Мы ничего не слышали, но, когда вышли и посмотрели вверх, увидели гигантский огненный шар в горах», — рассказал Круз одной из американских телекомпаний.

Самолет развалился на пять частей, каждую немедленно охватило пламя. Однако некоторым людям, находившимся на борту, удалось не только уцелеть, но и самостоятельно покинуть место трагедии. Одной из них стала стюардесса самолета — она, несмотря на пережитый шок, оказалась в состоянии рассказать прибывшим спасателям, что после захода на посадку самолет стало страшно трясти, и он потерял управление.

«Боинг-747» считается одним из самых надежных лайнеров в мире, несмотря на то что нынешняя трагедия стала уже 18-й по счету катастрофой этого вида самолетов.

На воздушных линиях мира достаточно успешно трудится около 1100 «джамбо», которые перевозят миллионы людей; уровень аварийности у них составляет 1, 8 на миллион взлетов, что приблизительно соответствует аналогичному показателю других построенных на Западе самолетов.

Несмотря на плохую погоду (сильнейшие ливневые дожди и туман) и труднопроходимую пересеченную местность, где произошла катастрофа, быстро прибывшим спасателям удалось сделать немало. Джунгли расчищались специальными бульдозерами. Выжившим оказывалась первая медицинская помощь, после чего их на вертолете отправляли в больницу. Самая частая травма среди спасшихся — переломы конечностей.

Вот рассказ одного чудом оставшегося в живых пассажира.

«Когда самолет заходил на посадку в Гуаме, я посмотрел в иллюминатор. „Странно, — подумалось мне. — Как-то необычно темно“. Уже полночь, и из-за проливного дождя трудно было что-то разглядеть. Но почему же не виднелись знакомые огни острова и освещенные взлетно-посадочные полосы аэропорта? Разглядеть можно было только мигающие огоньки на крыльях нашего гиганта-лайнера.

Бортпроводница сделала объявления, которые обычно звучат перед посадкой, и я услышал, как самолет выпустил шасси. Вдруг все заглушил страшный шум: наш лайнер сел на «брюхо». Самолет беспорядочно задергался, пассажиры вцепились в подлокотники и стали кричать: «Что происходит?!»

Через несколько секунд наш «Боинг-747» врезался в холм в пяти километрах от аэропорта. Как видно, пилот просчитался. В результате авиакатастрофы, произошедшей 6 августа 1997 года, погибли в общей сложности 227 пассажиров и членов экипажа.

Перед посадкой на самолет в Сеуле (Корея) представитель авиалинии поменял мне билет второго класса на последний билет первого класса на этот рейс. Я остался очень доволен и позвонил жене, Сун Дак О встретит меня в аэропорту на Гуаме. Тогда я и представить себе не мог, какую службу сослужит мне новый билет.

Из-за плохой видимости экипаж, наверное, не подозревал об опасности. Все произошло очень быстро. В какой-то миг я готовился к самому худшему, но в последующий миг обнаружил, что уже не сижу в самолете, а лежу на земле, все еще пристегнутый к креслу. Не помню точно, потерял ли сознание.

«Может быть, это сон?» — недоумевал я. Поняв, что это не так, я в первую очередь подумал — что почувствует жена, узнав о катастрофе. Позже она сказала мне, что до конца не теряла надежды. Даже услышав как кто-то в аэропорту сказал, что в живых осталось только двадцать пассажиров, она верила, что я — один из них.

Самолет распался на пять частей, их разбросало по джунглям. Повсюду лежали тела; горели обломки лайнера, раздавались взрывы, стоны и вопли. «Помогите! Да помогите же!» — умоляли голоса. Мое кресло приземлилось в двухметровой меч-траве, и в свете жутких огней я увидел поблизости крутой склон холма. Было около двух часов ночи, все еще лил дождь.

Потрясенный, я даже не думал, ранен или нет, пока не заметил, девочку, у которой с затылка свисал скальп. Я сразу же ощупал свою голову — над левым глазом кровоточащая рана. Стал ощупывать все тело, нашел еще много небольших порезов, — к счастью, обошлось без серьезных ран. Но ноги болели так, что невозможно пошевелиться: обе они оказались сломаны. Когда меня привезли в больницу, врачи оценили травмы как «незначительные». По сравнению с травмами других пассажиров мои и вправду можно считать незначительными. Одного старика вытащили из обломков без ног. Другие получили сильные ожоги, в том числе трое переживших катастрофу, — через несколько недель они умерли в страшных муках.

Думалось не столько о травмах, сколько о том, найдут ли меня спасатели вовремя. От средней части самолета, где я оказался бы согласно билетам второго класса, почти ничего не осталось. Остатки охвачены пламенем, а находившиеся там пассажиры умерли мучительной смертью. Никогда не забуду их криков о помощи.

Мое сиденье лежало недалеко от носа лайнера — совсем рядом с обломками. Вытянув шею и повернув голову, я увидел огонь. Казалось, рано или поздно он доберется до меня, но, к счастью, этого не случилось.

Минуты тянулись долго, — прошло больше часа. Наконец, около трех часов ночи несколько спасателей обнаружили место крушения. Я услышал, как они разговаривали на вершине холма, пораженные увиденным. Один из них крикнул: «Есть тут кто живой?» «Есть, — отозвался я. — Помогите!» Откликнулись и другие пассажиры. Один спасатель обращался к другому по имени Тед, и я закричал: «Тед, Тед, я здесь! Помоги нам, Тед!» «Идем, идем! Подождите!» — прозвучал ответ.

Из-за проливного дождя, который значительно погасил пламя, склон холма стал скользким — спасателям было трудно спускаться. Прошел еще один бесконечный час, прежде чем они до нас добрались. Казалось, они искали меня целую вечность. «Мы здесь, — сказали двое спасателей с фонарями. — Не бойтесь!» Вскоре к ним на помощь пришли еще двое, и все вместе попробовали меня нести. Двое взяли за руки, двое других — за ноги. Когда несли, да еще к тому же поскальзывались на ходу, боль

пронзала невыносимая. Пройдя немного, спасатели положили меня на землю. Один отправился за носилками, и меня отнесли к тому месту, откуда на военном вертолете доставили к машине «скорой помощи» на вершине холма. В отделении интенсивной терапии я оказался лишь к половине шестого утра. Мои травмы нашли серьезными, и врачи не дали мне звонить по телефону. Жена узнала, что я жив, только в половине одиннадцатого, почти через девять часов после падения самолета. Ее подруга обнаружила мое имя в списке оставшихся в живых и сказала ей об этом».

Среди возможных причин катастрофы назывались неполадки в двигателе или плохие погодные условия. Во время посадки самолета видимость составляла всего 1, 6 километра. При снижении авиалайнера его радиосвязь с наземными службами прервалась.

Как нередко бывает в истории мировой авиации, вокруг катастрофы «Боинга-747» южнокорейской компании «Кореан эйрлайнз» возникли жаркие баталии. В дуэли сошлись две стороны — производитель подобного вида воздушных лайнеров США и Южная Корея, которой принадлежал «Боинг» и чьи граждане управляли им. Американская Национальная ассоциация за безопасность полетов распространила заявление, в котором, по сути, обвинила экипаж в ошибочных действиях во время посадки самолета, которые и привели к трагедии.

С протестом тут же выступила компания «Кореан эйрлайнз». По ее данным, в день катастрофы в аэропорту Гуама не работала радарная система посадки, которая обязана предупредить пилотов, что самолет снизился до недопустимо малой высоты. Корейские эксперты считали, что при составлении компьютерной программы службы наведения была допущена ошибка. Кроме того, выяснилось, что в тот день с дефектом работал не только радар, но и так называемый глиссадный привод (последний обеспечивает такую траекторию посадки самолета, чтобы он мог правильно сесть в конец полосы).

Со своей стороны американские эксперты утверждали: экипаж был предупрежден, что радарная система отключена, и ему следовало прежде всего ориентироваться на показания собственных приборов. Что касается глиссадного маяка, то во многих аэропортах мира он вообще отсутствует. Американская сторона заявляет, что системы, расположенные на земле, не могли стать главной причиной столь тяжелой авиакатастрофы.

Южнокорейцы в качестве одной из причин катастрофы называли сложные метеоусловия, в которых проходила посадка самолета, в частности шел сильный дождь. Они категорически отвергли предположение, что первый пилот был неопытен или слишком устал во время полета. «Пак Йонг Чул — ветеран компании, налетал 9 тысяч часов, а накануне последнего полета отдыхал 32 часа 40 минут», — говорилось в заявлении «Кореан эйрлайнз».

Спорщики сошлись лишь в том, что на борту «Боинга-747-3B5» не отмечено технических неполадок. По крайней мере, ни записи «черных ящиков», ни действия экипажа не указывают, что до момента, пока самолет врезался в холм, случилось непредвиденное. «Джамбо» с регистрационным номером HL7468 появился в корейской авиакомпании в декабре 1994 года, провел в воздухе более 50 тысяч часов, совершил 8433

посадки.

Кроме того, «Боинг-747», выполнявший рейс № 801 на Гуам, в течение шести лет служил как один из президентских самолетов, и ухаживали за ним по этой причине особенно тщательно.

Катастрофа самолета компании «КАЛ» стала самой крупной авиакатастрофой 1997 года и семнадцатой по количеству жертв за всю историю воздухоплавания.

Катастрофа самолета Ан-124 «Руслан»

6 декабря 1997 года в поселке авиастроителей Иркутск-II потерпел катастрофу военно-транспортный самолет Ан-124 «Руслан». На его борту находились два истребителя Су-27. По официальным данным, погиб 71 человек.

Терпящие бедствие самолеты и вертолеты редко падают на города, сметая огнем и металлом все сущее на земле. На этот раз 400-я машина со 100 т керосина рухнула на поселок авиастроителей Иркутск-II.

6 декабря 1997 года военно-транспортный самолет Ан-124 «Руслан» совершал рейс по маршруту Москва — Иркутск — Владивосток — Вьетнам. На борту находилось два штурмовика Су-27, стоимостью около 30 миллионов долларов каждый. Декабрьские полеты «Руслана» осуществлялись согласно решению правительства (апрель 1997 года), предписывающему Министерству обороны перевезти во Вьетнам четыре самолета Су-27УБК и два Су-27СК. Для операции планировали использовать один Ан-124 «Руслан» и один Ан-22 «Антей». С 1 по 4 декабря «Руслан» совершил рейс по маршруту Иркутск-II — Владивосток — Фанранг (где находится авиабаза вьетнамской национальной армии) — Иркутск-II, доставив заказчику два Су-27УБК. Два других «Су» этой модификации загрузили в «транспортник» перед роковым взлетом 6 декабря.

Аэропорт в Иркутске находится рядом с жилыми домами. До поры до времени об этом мало кто вспоминал. В России в городской черте расположены аэропорты Омска и Сыктывкара, а также Быково. Да и десятки крупнейших аэропортов мира находятся в черте города. Например, главные воздушные ворота Англии — Хитроу. А в Гонконге заходящие на посадку самолеты лавируют между башнями небоскребов. Но в «иркутской истории» это обстоятельство оказалось фатальным.

По словам очевидцев, двигатели «Руслана» стали сбоить еще на взлете: хлопки, брызги, языки пламени. Однако отменить взлет экипаж уже не в силах: как говорят профессионалы, минуло «время принятиярешения».

К сожалению, внутренние переговоры экипажа не сохранились — оба бортовых самописца оказались в эпицентре пожара и были сильно повреждены. На магнитофоне руководителя полетов осталось несколько эпизодов переговоров с экипажем «Руслана».

Командир экипажа запросил разрешение на взлет.

«Руководитель полета: „Ноль ноль пять, у земли тихо, взлетразрешаю“.

Через 1 минуту 20 секунд с земли проинформировали: «Ноль ноль пять, с левого двигателя выхлоп пламени».

Экипаж сообщил диспетчеру об отказе двух левых движков. Командир корабля Владимир Федоров отдал приказ перезапустить

крайний отказавший двигатель — тут же связь оборвалась.

Впереди по курсу у «Руслана» — многоэтажки поселка авиастроителей, где находились тысячи человек. Экипаж сделал все возможное, чтобы исключить удар в высотки. Летчики пытались дотянуть до широкой улицы, а еще лучше — до пустыря. Им удалось увести махину от многоэтажек, но «Руслан» накренился влево.

В 14.40 самолет зацепил крылом деревянный двухэтажный дом; от этого машину развернуло на 180 градусов, и она рухнула на кирпичную пятиэтажку, задев находящийся рядом детский дом. Более 140 т горючего из баков самолета разлилось по земле и тотчас воспламенилось. Так закончился последний, 25-секундный полет «Руслана»…

По свидетельству очевидцев, самолет падал совершенно бесшумно. К счастью, у детей в это время «тихий час» — они находились в здании, а не на игровой площадке. Воспитатели, нянечки почти всех вывели, вынесли. И все-таки две девочки, Яна Потанина и Люда Пташкина, погибли от удушья, еще нескольких детей перевезли в ожоговый центр.

В доме по адресу Гражданская, 45 (дом полностью разрушен) проживали 108 человек. Первоначальная информация о 150 погибших, прошедшая по телевизионным каналам, оказалась ошибочной. За неделю до катастрофы в поселке отключили газ, что позволило избежать больших жертв и разрушений. По рассказам очевидцев, один мужчина, спасаясь, прыгнул вниз с четвертого этажа.

Спустя несколько минут после катастрофы пожарные машины прибыли на место катастрофы и начали эвакуировать людей. Из горящих квартир пожарные вынесли двадцать семь человек.

Вскоре приехала группа иркутских спасателей, подоспели ангарские и слюдянские отряды. Утром 7 декабря на подмогу пришли красноярские, читинские и улан-удэнские спасатели, на помощь пришли курсанты Высшей школы МВД, сотрудники милиции…

В ночь на 7 декабря в Иркутск прилетели премьер-министр Виктор Черномырдин и министр по чрезвычайным ситуациям Сергей Шойгу оперативная группа МЧС — двадцать два спасателя и с ними четыре поисковые собаки.

К утру пожар потушили, однако отдельные очаги, в основном перекрытия зданий и топливо, еще дымились и время от времени загорались. Спасатели продолжали разбирать завалы в поисках тел погибших.

Хвостовая часть «Руслана», оставшаяся практически неповрежденной, опиралась на пятиэтажное здание. Днем 7 декабря решили уронить хвост самолета на землю.

Все остатки разрушенного «Руслана» оперативно убрали. Фрагменты самолета, которые могли пролить свет на причину катастрофы, отправили на экспертизу в Москву.

По официальным данным, погиб 71 человек. Спасатели обнаружили 47 тел и 19 фрагментов тел; опознаны 34. За медицинской помощью обратились 27 пострадавших, из них шестнадцать госпитализированы.

Поначалу версий относительно причин катастрофы выдвигалось девять — от конструктивно-производственных недостатков двигателей до некондиционного топлива.

Сразу после трагедии специалисты ФАС заявили, что им предстоит найти «тот самый оборвавшийся проводок или заклинивший механизм, который и привел к катастрофе». Сделать это в огромной куче искореженного и обгоревшего металла оказалось не так просто. В таких случаях окончательная оценка всех факторов объективна на 80 процентов.

Министр МЧС Сергей Шойгу объявил, что «вины экипажа нет», пилотировали «Руслан» опытные, прекрасно подготовленные летчики. Командир корабля Владимир Федоров имел 2800 часов налета, 110 из них он налетал в 1997 году. Второй пилот Владимир Иванов провел в воздухе 4020 часов, из них 240 часов в 1997 году. Это отличные показатели для летчиков военно-транспортной авиации.

Правда, некоторые эксперты Федеральной авиационной службы полагали, что в экстремальных условиях летчики отключили не те двигатели, которые начали сбоить. Именно это стало причиной катастрофы Ту-134 два года назад под Нахичеванью.

Самолет Ан-124 «Руслан», с бортовым номером 82005, был выпущен Ульяновским производственным объединением 31 декабря 1986 года. Назначенный ресурс — 6 тысяч часов; с начала эксплуатации налетал 1034 часа. Регламентные работы выполнялись 1 ноября 1996 года.

Неизвестно, правильно ли были закреплены разобранные машины. Специалисты «Росвооружения» и Министерства обороны позже назвали загрузку «Руслана» двумя истребителями «трюком на грани фола». Международная практика торговли самолетами прежде не знала случаев, когда Су-27 перевозились бы на борту Ан-124, не считая первого полета этого же экипажа неделей раньше. Су-27 всегда перевозили морем или по железной дороге — безопаснее и дешевле.

С этим мнением не согласился технический директор и председатель совета директоров авиакомпании «Волга — Днепр» (Ульяновск) Виктор Толкачев. Ведь «Волга — Днепр» успешно использует семь «Русланов», перевозя негабаритные грузы по всему свету. Например, Ан-124 доставил за шесть рейсов из Чикаго в Якутию пять карьерных самосвалов «Катерпиллер». Каждая такая машина весит 103 т. В ноябре 1997 года «Руслан» перенес на Байконур из Калифорнии «космический» 65-тонный груз; главный его элемент — 14-тонный американский спутник «Азиасат».

Иркутская катастрофа — четвертая в послужном списке «Руслана». Однако предыдущие инциденты (8 октября 1992 года, Киев, испытательный полет; 15 ноября 1993 года, аэродром Керман, Иран, коммерческий полет, 8 октября 1996 года, Турин, Италия, коммерческий полет) не имели ничего общего с трагедией 6 декабря. На испытаниях в экстремальных условиях машину погубил разрушившийся обтекатель носового радиолокатора. В Иране и Италии к беде привел «человеческий фактор», а не дефекты самолета.

Еще одна причина, на которой настаивали некоторые члены комиссии, — отказ электронной топливно-регулирующей аппаратуры, что привело к поочередной остановке трех двигателей.

Директор ФСБ Николай Ковалев в интервью «Интерфаксу» высказался в том смысле, что акт диверсии сегодня не просматривается,

зато велика вероятность смешивания 60 т летнего топлива с зимним, так как «Руслан» брал курс на теплый Вьетнам.

Версия некачественного топлива была наиболее близка производителям моторов Д-18Т — представителям запорожского завода «Моторсич», которые участвовали в работе комиссии в качестве экспертов. Четыре мотора, установленные на разбившемся самолете, имели запас по ресурсу и прошли необходимые регламентные работы.

Пробы топлива, обломки самолета и два бортовых самописца, зафиксировавшие параметры полета, доставили в Москву. В Федеральной авиационной службе сделано предварительное заключение по топливу, находящемуся в заправщиках аэропорта Иркутск-II; оно соответствует стандартам.

Правда, доставленные из Вьетнама образцы подтвердили, что в самолете заправка на треть оказалась без соответствующих зимних присадок. Поскольку «Руслан» стоял больше суток с полупустыми баками на морозе, вода, содержавшаяся в горючем, превратилась в лед. Часть его осталась в топливе, а часть осела в виде инея на стенках топливного бака. При дозаправке горючее еще больше перемешалось со льдом. А после запуска двигателей кристаллы начали оседать на решетке топливного фильтра. Образовавшаяся ледяная пробка при переводе силовых установок в форсированный режим работы сорвалась и заклинила механизм распределения горючего. Это могло привести к остановке сразу трех двигателей. Хотя, по словам специалистов, в конструкции Д-18Т предусмотрен автоматический обогрев фильтров. Кроме того, в системе имеется обходной путь поступления топлива в двигатель в случае их засорения.

Руководитель Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Евгений Чибирев добавил, что заправка проходит тщательный контроль, поэтому закачка «Руслана» некондиционным топливом, по его мнению, невозможна.

Среди иркутских авиастроителей популярна следующая версия. Власти из всех вариантов сразу исключили факт саботажа, — это не случайно. Стало быть, «Руслан» погиб по чьему-то злому умыслу. Во время загрузки самолета вокруг толпилось много народу — при желании любой мог сделать что угодно. По странному совпадению все катастрофы «Русланов», кроме первой, случившейся во время испытаний, происходят накануне выгодного контракта или в период его выполнения.

Еще одно неожиданное предположение сделал старейший сотрудник радиоэкологического мониторинга Гидрометеослужбы: «В день катастрофы температура воздуха в Иркутске была 26 градусов ниже нуля при полном воздушном штиле. В таких погодных условиях над городом формируется атмосфера с малым процентным содержанием кислорода, то есть воздух насыщен выхлопными газами и смогом большого города (известно, что недалеко от места падения самолета находится ТЭЦ). Низкие температуры не дают массиву горячего воздуха подниматься вверх, вследствие чего на границе встречи аэродрома с городом создается разность температур и состава воздуха. По многочисленным наблюдениям специалистов, огромные „пузыри“ теплого воздуха и смога зависают на городом на высоте от 90 до 300 метров, как раз на траектории взлета

воздушного лайнера». При наличии всех этих обстоятельств мог произойти срыв пламени.

По мнению специалистов, эта версия выглядит весьма правдоподобно, но для ее подтверждения или опровержения следовало провести натурное моделирование ситуации путем задувки соответствующей смеси в двигатели прямо на стоянке. Источники из правительственной комиссии не исключали, что у «тяжеловеса» отказали все четыре двигателя одновременно. Хотя за последние 10 лет у самолетов такого класса выходов из строя двух и более двигателей не отмечалось.

Тем не менее два «черных ящика», расшифрованных на месте специалистами Министерства обороны, указывают на неполадки в двигателях. Что же послужило причиной отказа?

Сам по себе «Руслан» — самолет надежный, но есть у него то, что маршал Шапошников назвал слабой газодинамической устойчивостью двигателей. Впадают они, случается, в режим, называемый в авиации помпажем, то есть в опасное положение, когда резко меняется обтекание лопаток компрессора у движка; это приводит к падению тяги, мощнейшим вибрациям и даже разрушению силовой установки. Такие случаи в армейской авиации бывали, но не приводили к авариям и катастрофам. Это происходит в том случае, если на земле не провели прогона двигателей. Прогон съедает уйму горючего и поэтому проводится не всегда или не полностью.

По словам генерального директора «Моторсич» Вячеслава Богуслаева, случаи помпажа действительно бывали на Ан-124 в 1991—1993 годах, но вместе с АНТК имени Антонова дефект устранили. В последнее время, утверждает Богуслаев, так называемой нерасчетной работы двигателей не было зафиксировано.

Генеральный директор АНТК Петр Балабуев не исключал «топливной» первопричины трагедии. По его мнению, она произошла из-за воды, оказавшейся в горючем, или нарушений технологии при прогреве двигателей перед взлетом. Потерю тяги могли вызвать и птицы, угодившие в воздухозаборники движков.

К январю 1998 года осталось три версии: недостаточный запас газодинамической устойчивости двигателей, неполадки в системе подачи топлива, сбои в работе электро — и электронной систем самолета-гиганта.

Результаты экспертиз показали, что топливо самолета было пригодно для использования. Не могло стать причиной катастрофы и его биозасорение, — число микроорганизмов в пробах не превысило допустимых показателей.

По мнению специалистов, из трех оставшихся версий маловероятен также отказ топливной системы: на «Русланах» она надежна. Даже при полном обесточивании самолета подача топлива прекращаться не должна и осуществляется автономно. Впрочем, любая катастрофа чаще всего результат не одной конкретной причины, а целой цепочки таковых.

14 января 1998 года, через 40 дней после трагедии, иркутяне провели панихиду по погибшим в катастрофе Ан-124 «Руслан». У памятного знака в Иркутске-II собрались родственники и соседи погибших, пострадавшие, представители областной и городской администрации.

Катастрофа самолета MD-11 над Атлантикой

2 сентября 1998 года в небе над Атлантикой потерпел катастрофу самолет «Макдоннел-Дуглас» (MD-11) швейцарской авиакомпании «Суисс эйр». Погибли 229 человек, в том числе два ребенка.

Погода была облачная, ночь безлунная. После вылета «Макдоннел-Дугласа MD-11» («борт» HB-IWF) в 20.18 из нью-йоркского аэропорта имени Джона Кеннеди прошло около часа. Пассажиры рейса SR-111, следовавшие по маршруту Нью-Йорк — Женева — Цюрих, заканчивали ужинать, а некоторые уже устраивались спать. Внезапно привычный режим работы экипажа под ровный рокот моторов «Пратт энд Уитни» нарушился. В 22.30 по местному времени пилоты почувствовали запах горевшей электропроводки. Так поздним вечером 2 сентября 1998 года началась трагедия, унесшая жизни 215 пассажиров и 14 членов экипажа.

Командир экипажа Урс Циммерман сразу сообщил о появлении дыма в кабине нью-йоркским диспетчерам и попросил разрешения на аварийную посадку в Бостоне.

О том, как развивались события на борту, можно судить по фрагментам записи переговоров экипажа рейса № 111, Центра УВД в Монктоне (Канада) и диспетчерской службой аэропорта Галифакса. Время — восточное поясное.

20.58.15. Макдоннел-Дуглас: Центр Монктон, «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый (за рубежом: термин для широкофюзеляжных самолетов), добрый вечер, эшелон триста тридцать (высота полета 9900 м).

20.58.20. Монктон: «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый, Монктон, добрый вечер. Возможна небольшая турбулентность на всех эшелонах.

21.14.18. Макдоннел-Дуглас: «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый подает сигнал Пан Пан Пан (термин для экстренного сообщения). В кабине задымление. Требуется срочное возвращение в любое удобное место, полагаю — Бостон.

21.14.33. Монктон: «Суисс эйр сто одиннадцать», вас понял… выполняйте правый разворот… так… вы сказали, Бостон?

21.14.33. Макдоннел-Дуглас: Я думаю, в Бостон… нам нужна метеосводка… выполняем правый разворот. «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый.

21.14.45. Монктон: «Суисс эйр сто одиннадцать», вас понял, снижайтесь до трехсот десяти (9300 м. — И.М.). Как поняли?

21.14.50. Макдоннел-Дуглас: Триста десять… (Неразборчиво: вероятно, экипаж надевает кислородные маски. — К.М.)… Триста десять… один один тяжелый.

21.15.08. Монктон: Может, вам лучше направиться в Галифакс?

21.15.11. Макдоннел-Дуглас: Да, мы готовы.

21.15.38. Макдоннел-Дуглас: Подтверждаю: для «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый. Учитывая нашу позицию, мы выбираем Галифакс.

21.15.43. Монктон: «Суисс эйр сто одиннадцать», вас понял. Следуйте в Галифакс. Снижайтесь до эшелона 290 (8700 м. — И.М.).

21.15.58. «Бритиш эйрвэйз» двести четырнадцать: Да, «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый, это Speedbird двести четырнадцать (позывной английского самолета. — И.М.). Если пожелаете, я могу рассказать о погоде в Галифаксе.

21.16.04. Макдоннел-Дуглас: «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый. Мы надели кислородные маски. Продолжайте погоду.

21.19.14 Галифакс: О'кей, могу я задать вектор (направление. — И.М.) к полосе ноль шесть в Галифаксе?

21.19.19. Макдоннел-Дуглас: Повторите, пожалуйста, какой ветер.

21.19.22. Галифакс: Так, рабочая полоса в Галифаксе ноль шесть. Я вас веду на шестую?

21.19.26. Макдоннел-Дуглас: Да, вектор к шестой, отлично. «Суисс эйр сто одиннадцать» тяжелый.

21.19.39. Галифакс: Так, это обратный курс захода на посадку 06. Рабочая частота курсового передатчика один-ноль-девять-точка-девять. Вам осталось тридцать миль до порога.

21.19.53. Макдоннел-Дуглас: Нам потребуется больше тридцатимиль.

21.21.23. Галифакс: «Суисс эйр сто одиннадцать», если есть время, сообщите, сколько всего топлива на борту и сколько вам необходимо слить по инструкции.

21.21.23. Макдоннел-Дуглас: Вас понял. Сейчас топлива на борту 230 т. Мы должны слить большую часть. Можем ли мы это делать во время снижения? (На самом деле 230 т — это заявленный текущий вес самолета. — И.М.),

21.22.04. Галифакс: «Суисс эйр сто одиннадцать», понял, выполняйте левый разворот курсом на двести градусов. Я сообщу, когда можно будет сливать топливо. Это примерно в десяти милях от острова. Сейчас вы находитесь в двадцати пяти милях от аэропорта.

21.22.20. Макдоннел-Дуглас: Вас понял, левый разворот, мы снизились до 10000 футов (3000 м) для слива топлива.

21.22.29. Галифакс: Так, сохраняйте 10000 (3000 м). Я сообщу, когда вы будете над водой — совсем скоро.

21.22.34. Макдоннел-Дуглас: Вас понял.

21.24.28. Макдоннел-Дуглас: «Суисс эйр сто одиннадцать». Мы переходим на пилотирование вручную. Вы разрешили высоту десять и девять тысяч футов? (Характерный звук отключения автопилота.)

21.24.45. Макдоннел-Дуглас: «Суисс эйр сто одиннадцать» сообщает, что положение критическое.

21.24.56. Макдоннел-Дуглас: «Одиннадцатый» тяжелый, мы начали сливать топливо, нам нужна срочная посадка.

21.25.00. Галифакс: «Суисс эйр сто одиннадцать», начинайте через пару миль, если можно.

21.25.19. Галифакс: «Суисс эйр сто одиннадцать», вы можете начинать сливать топливо. Сохраняйте заданный курс и сообщите мне, когда закончите слив…

21.25.43. Галифакс: «Суисс эйр сто одиннадцать», подтвердите, что получили разрешение на слив топлива.

Но экипаж «Суисс эйр сто одиннадцать» больше на связь не выходил. Через 6 минут «борт», снизившись до 8000 футов (2400 м), исчез с

экранов радаров в 30 милях от международного аэропорта Галифакс. Готовясь к посадке, экипаж слил над бухтой Сент-Маргерит 208 т авиатоплива. Люди на земле рассказывали, что слышали рев низколетящего самолета, видели яркую вспышку в небе, за которой последовал глухой взрыв. Одна канадка утверждала, что заметила шар голубого пламени прямо перед левой плоскостью самолета. В 21.30 (00.30 по GMT) Макдоннел-Дуглас MD-11» упал в залив Пегги Коув (Атлантический океан) в 20 милях к юго-западу от Галифакса. Экипажу не хватило всего 7—10 минут, чтобы дотянуть до посадочной полосы.

В аэропортах Женевы и Цюриха было объявлено о задержке рейса № 111. Трудно представить себе состояние родственников и друзей пассажиров, когда им через несколько часов сообщили, что самолет разбился.

Компания «Суисс эйр» считалась одной из самых безопасных в мире. Накануне катастрофы появилась новая реклама авиарейса: крупно фото — черный молитвенник с крестом, лежащий на крышке гроба; подпись гласила: «Подходящее чтение в дорогу. Для тех, кто летает на других, более дешевых авиалиниях». Компания «Суисс эйр» могла позволить себе подобный черный юмор. До этого у швейцарцев произошла только одна крупная катастрофа: 7 октября 1979 года при посадке в аэропорту Афин загорелся самолет DC-8, в результате погибли 14 человек.

Катастрофа MD-11 вызвала бурную реакцию предсказателей, колдунов и звездочетов. «Марс находился в жесткой коллизии с Ураном, а потому самолет обречен», — считали астрологи. «Великий Нострадамус предупреждал о падении ста одиннадцати ангелов в море», — прорицатели. «Аэробус погиб в районе традиционной сезонной активности НЛО», — говорили уфологи.

В чем причины катастрофы MD-11? Его техническое состояние не вызывало нареканий. Погибший лайнер находился в эксплуатации с августа 1991 года. Всего у «Суисс эйр» было 16 самолетов этого типа.

Представители Белого дома и ФБР заявили, что в случае с «Суисс Эйр» вряд ли имеет место факт саботажа. «Предварительное расследование показало, что преступного намерения не было», — сказал пресс-секретарь ФБР Джим Марголин.

Многие родственники погибших поспешили обвинить командира экипажа Урса Циммермана в том, что он слишком долго маневрировал, прежде чем приступить к снижению. И даже эксперты говорили, что лайнер дотянул бы до аэропорта Галифакса, если бы пилоты вовремя оценили всю серьезность возникшей на борту ситуации. Готовясь к посадке, экипаж сливал топливо, для чего пришлось сделать круг над океаном. Хотя подобная операция перед экстренной посадкой является нормативным требованием, при этом также были потеряны драгоценные минуты.

Газеты писали, что командир, 50-летний капитан Циммерман, оказавшись в аварийной ситуации, растерялся и забыл, что поблизости, всего в 50 милях, находится аэропорт Галифакса, и развернул лайнер в направлении Бостона, до которого более 200 миль. Трудно объяснить столь внезапный приступ несообразительности у опытнейшего пилота с 20-летним стажем. Получив указание следовать в Галифакс, Циммерман был вынужден снова маневрировать, чтобы лечь на прежний курс. В ответ

на эти обвинения Рой Бирс, канадский эксперт по безопасности в авиации, заявил, что пилоты приняли первоначальное решение идти на посадку в Международный аэропорт имени Логана в Бостоне, посчитав, что аэропорт в Галифаксе закрыт.

Неприятный запах перегоревшей электропроводки ощутили в кабине за 16 минут до гибели самолета. За это время второй пилот и стюардессы несколько раз прошли по салонам, пытаясь обнаружить источник запаха, — тщетно.

Любопытно, что среди пассажиров «Макдоннел-Дугласа» находилась госпожа Мэрилин Джунод, известный в США эксперт по запахам из корпорации «Интерн флэйворс эндфраграсиз». Благодаря обостренному за пятнадцать лет дегустаторской практики обонянию эта дама заслужила славу «одного из лучших носов в Нью-Йорке». «Запах дыма? Она почуяла бы его за милю!» — заявил журналистам ее коллега Билл Долгой. Возможно, в голливудском кино тонкое обоняние миссис Джунод помогло бы спасти 229 жизней. В реальности этого не произошло.

Пассажиры рейса SR-111 вели себя на удивление спокойно. В хвостовом салоне экономического класса многие продолжали доедать свой ужин; на телеэкранах демонстрировался фильм. «Никакой паники нет», — доложила Циммерману старшая стюардесса (эта фраза хорошо различима в записи бортового магнитофона, обнаруженного на дне залива вместе с «черными ящиками»). «Пассажиры остаются на своих местах?» — усомнился командир. «Да», — подтвердила стюардесса.

За шесть минут до катастрофы на MD-11 вышло из строя электрооборудование. Многие пассажиры успели надеть спасательные жилеты, но это их не спасло: самолет упал в Атлантический океан.

На борту «Макдоннел-Дугласа» находилось несколькознаменитостей.

Профессор Гарварда Джонатан Манн в 1980 году первым предупредил мир о глобальной угрозе эпидемии СПИДа. Он провел несколько лет в Африке, изучая загадочную болезнь, и призывал всех медиков планеты к крестовому походу против смертоносного вируса. В 1986 году он возглавил программу борьбы со СПИДом Всемирной организации здравоохранения. Тогда же профессор начал искать вакцину. В Швейцарию летела и его супруга Мари-Лу Клеменс, много сделавшая для открытия вакцины, которая обуздала эпидемию гепатита.

В Женеве Манну предстояло выступить с докладом на конференции ООН по проблемам СПИДа. Даже на борту самолета ученый продолжал работать, положив портативный компьютер на колени. Джонатану Манну и Мари-Лу Клеменс не суждено было долететь до Женевы. Останки профессора нашли только к утру следующего дня.

В салоне первого класса сидел 43-летний принц Бандар бин Сауд бин Саад бин Абдул Рахман, внучатый племянник короля Саудовской Аравии. Он считался одним из лучших летчиков королевства, однако так и не предложил свою помощь экипажу «Макдоннела». Лидеры антисаудовской оппозиции объявили принца главным злодеем, на которого обрушилась кара разгневанных небес за совершенные грехи.

Среди погибших оказались ведущий специалист в группе теории ядра в Брукхавене доктор Кивдер-Гейгер и специалист по рентгеновскому излучению доктор Спанне.

Вместе с принцами и учеными летели самые обычные, но не менее замечательные люди. Джей Джэйсен, ветеринар с 40-летним стажем, бесплатно работал в клинике для больных животных. Пожилой доктор Уильямс направлялся на конференцию по проблемам сердечно-сосудистых заболеваний. Тренера по фигурному катанию Лори Моран очень любили ее ученики.

В поисковых операциях участвовали военно-транспортные самолеты ВВС Канады «Геркулес», четыре вертолета, фрегаты «Таун оф Квебек» и «Призервер», а также катера береговой охраны и несколько десятков судов местных рыбаков. Обломки находили на расстоянии семи миль друг от друга.

«Это ужасно, — сказал Крэйг Сэнфорд, оператор китобойного судна, которое одним из первых прибыло к месту крушения. — Мы увидели спасательные жилеты, останки пищи, обшивки, разбросанные части тела. Картина была страшная».

Правительство Канады предупредило слетевшихся со всего мира «охотников за сокровищами»: «В отношении аквалангистов и ныряльщиков, пытающихся вести поиски груза с погибшего лайнера, будут приниматься самые жесткие меры». В грузовом отсеке швейцарского самолета провозилось свыше 50 кг банкнот крупного номинала в специальных несгораемых контейнерах. Валюта предназначалась для отделения «Американ бэнк» в Женеве. Кроме того, на борту рейса SR-111 были сейф с бриллиантами и несколько контейнеров с золотыми часами. В списке утраченных драгоценностей значились пять килограммов ювелирных украшений — изделий из золота и платины.

Наконец, появилось сообщение, что на борту разбившегося лайнера находилась картина Пабло Пикассо «Художник». По самым скромным меркам она оценивалась в 1, 5 миллиона долларов. Этот шедевр изобразительного искусства провозился в обычном контейнере, застрахованный на сумму… 20 долларов. «Картина, по-видимому, безвозвратно утрачена», — говорилось в пресс-релизе авиакомпании «Суисс эйр».

Знатоки вспомнили, что «Художник» имел роковую историю. «Ни в коем случае не следовало брать его с собой в самолет!» — заявил нью-йоркский искусствовед Патрик Макгонелл. Ведь по меньшей мере четверо бывших владельцев этого полотна умерли насильственной смертью. Среди них — известный британский коллекционер барон Тотенберг. После гибели очередного владельца портрет в 1995 году продан на аукционе Кристи за 800 тысяч фунтов стерлингов.

Водолазы подняли на поверхность три крупные секции фюзеляжа; длина самой большой 17 м. Сила удара о поверхность воды была такова, что пилотов и пассажиров в передней части фюзеляжа буквально разорвало на части. К утру удалось обнаружить лишь 36 тел.

Трагедия над Атлантикой потрясла и встревожила Соединенные Штаты. Среди погибших больше всех оказалось американцев — 136 человек. К тому же и власти, и население напугала угроза терактов после карательной акции Вашингтона в Судане и Афганистане.

Маршрут Нью-Йорк — Женева весьма популярен среди чиновников ООН и других международных организаций, представительства которых находятся в этих городах. Среди погибших оказались семеро сотрудников ООН.

Постоянные клиенты «Суисс эйр» также женевские банкиры. Президент Швейцарии Флавио Копи на экстренном заседании объявил, что по всей стране приспущены государственные флаги.

Траур по погибшим объявили и в штаб-квартирах Организации Объединенных Наций. На борту разбившегося лайнера находились швейцарцы, американцы, британцы, французы, немцы, иранцы, греки, афганцы, граждане Югославии, Китая и Канады. Приспущены флаги всех государств — членов ООН и голубой флаг Объединенных Наций перед зданием секретариата ООН в Нью-Йорке и Дворца Наций в Женеве.

Вскоре после гибели «Макдоннела» выяснилось, что среди пассажиров по счастливой случайности не оказалось знаменитого швейцарского теннисиста, олимпийского чемпиона Марка Россе. В тот вечер он уже собирался отправиться в аэропорт и даже вызвал такси, но в последний момент вдруг передумал и поехал вместе с приятелем на корт…

О катастрофе Россе узнал спустя несколько часов из выпуска теленовостей. «Я был в шоке, — вспоминает он, — и провел всю ночь перед телевизором. Теперь я верю в судьбу и точно знаю, что надо жить, радуясь каждой минуте».

Во многих репортажах гибель рейса SR-111 сравнивали с другими подобными трагедиями. Некоторые совпадения оказались просто удивительными. Так, например, швейцарский самолет упал в океан не так уж далеко от того места, где в 1912 году затонул печально знаменитый «Титаник». Много параллелей проводилось с катастрофой «Боинга-747» американской авиакомпании «Транс уорлд эйрлайнз» (TWA), случившейся 12 июня 1996 года. Тогда из нью-йоркского аэропорта Кеннеди в 20.18 рейсом № 800 вылетел гигантский аэробус. На борту находились 229 человек. Спустя несколько минут обломки взорвавшейся машины упали в залив. Проходит два года, и опять-таки ровно в 20.18 с бетонки того же аэропорта уходит в небо аэробус SR-111 компании «Суисс эйр». Через час он находит могилу в заливе Пегги Коув. И вновь число жертв составляет 229.

Еще одно поразительное совпадение: среди погибших пассажиров TWA — Боб Миллер, мэр Тенафли в Канаде; на «Суисс эйр» летел новый мэр этого городка — Торкильд Албертсен!

В Галифаксе собрались свыше 600 родственников погибших. Они приняли участие в траурной церемонии погребения. Для остальных братской могилой стали воды Атлантики. Галифакс иногда называют «городом похорон»: начиная с 1912 года, когда на трех городских кладбищах погребены 150 пассажиров «Титаника», здесь обрели вечный покой еще сотни жертв больших и малых крушений в Атлантике.

Но жизнь продолжается. Уже на следующий день после трагедии компания «Суисс эйр» возобновила коммерческие полеты по маршруту Нью-Йорк — Женева — Цюрих. Правда, номер рейса стал другим — 115. Согласно негласной авиационной традиции, вместе с разбившимся самолетом погибает и номер рейса, под которым следовал лайнер.

Гибель Дж. Кеннеди-младшего на «Саратоге»

16 июня 1999 года в 300 км от Нью-Йорка, над водами Атлантики, разбился частный самолет «Пайпер Саратога II»; его пилотировал сын бывшего президента США Джон Кеннеди-младший. Вместе с ним летели его супруга Каролин и ее сестра Лорен Биссет.

Одно из самых ярких детских воспоминаний Джона-Джона (так звали Джона Ф. Кеннеди-младшего родители) — вертолеты, приземляющиеся на лужайке у Белого дома. А вот еще одна история из семейной хроники, упомянутая в книге Ральфа Мартина «Герой нашего времени». Как-то президент Кеннеди подарил своему маленькому сыну игрушечный самолетик. «Подрастешь — подарю настоящий», — пообещал отец. Обещания, увы, он не сдержал: когда Джон-старший погиб в Далласе, Джону-младшему исполнилось всего три года. Его мать, Жаклин Кеннеди-Онассис, как будто предчувствуя будущую беду, всегда была против того, чтобы ее сын летал на самолетах. Увы, при том стиле жизни, который ведет клан Кеннеди, отказ от воздушных путешествий просто невозможен.

Отцовское обещание по поводу «настоящего самолета» Джон-Джон исполнил сам: уже после смерти матери пошел на курсы пилотов-любителей и получил летную лицензию.

За три месяца до катастрофы Джон Ф. Кеннеди-младший купил одномоторный шестиместный самолет «Пайпер Саратога» («Piper Saratoga»).

Летный стаж у него всего 15 месяцев, начинающий пилот еще не умел водить машину «вслепую» — по приборам, предпочитая парить в небесах только в светлое время суток.

За несколько дней до гибели с Джоном-Джоном встретился обходивший свой участок сантехник Пол Блауштейн. Он приветствовал Джона, вышедшего из своего подъезда на костылях (Кеннеди сломал ногу во время катания на водных лыжах). Блауштейн хотел помочь сыну президента сесть в стоящий у дома «понтиак». Джон вежливо отказался от помощи. «Мне просто надо опустить крышу автомобиля», — сказал он. «Будьте осторожнее с самолетами», — предупредил его заботливый сантехник.

16 июня 1999 года, в пятницу вечером, Джон сел за штурвал «Саратоги». В самолете находились также его жена Каролин и ее сестра Лорен Биссет. Они летели из штата Нью-Джерси в фамильное имение на полуострове Кейп-Код, где на следующий день намечалось пышное бракосочетание кузины Кеннеди-младшего Рори с писателем Марком Бэйли.

Казалось, в этот день все было против Джона. Его пилот-инструктор, которого он хотел взять с собой, оказался в отпуске. Затем пришлось отложить вылет из-за того, что Лорен Биссет задержалась на работе. Потом на пути в аэропорт они попали в пятничную транспортную пробку.

«Пайпер Саратога» поднялся в воздух, когда начинало смеркаться. В 22.00 самолет должен совершить промежуточную посадку на острове

Мартас-Виньярд (Martha's Vineyard) у побережья штата Массачусетс, чтобы высадить Лорен Биссет, и лететь дальше — к месту предстоящей свадьбы.

В 21.40 пилотируемый Кеннеди самолет неожиданно опустился с высоты 540 м до 21 м. На такой низкой высоте радары не контролировали его полет. Спуск произошел очень быстро — за 29 секунд. Возможно, это было начало катастрофы; и затем самолет исчез. Служба береговой охраны США развернула масштабные поиски.

Шок, который испытали американцы при известии об исчезновении самолета Кеннеди, можно сравнить лишь с всеобщей скорбью, охватившей страну после гибели принцессы Дианы. Тридцативосьмилетний Джон Кеннеди-младший считался «наследным принцем» могущественного клана Кеннеди. Уверенный в себе, энергичный и в то же время обаятельный и скромный — он всегда был настоящим любимцем Америки. Политика Кеннеди-младшего до поры до времени не интересовала, хотя с его бешеной популярностью ему ничего не стоило пройти в конгресс и даже замахнуться на президентский пост. «Я не люблю политику, — признался он как-то близкому другу. — Мне больше по душе быть публицистом и издателем».

В сентябре 1995 года Джон Ф. Кеннеди-младший объявляет о создании собственного журнала. Вместе с Майклом Берманом и издательской группой «Hachette Filipacchi Medias» он начинает выпуск нового журнала, который получил название «Джордж» — в честь первого президента США Джорджа Вашингтона. Они хотели создать независимое от политических склок популярное издание, ориентированное на то, чтобы привлечь к политике внимание разочаровавшихся в ней слоев населения. Возраст предполагаемых читателей — 18—40 лет, уровень доходов средний.

По рассказам друзей, идея начать собственную, не зависящую ни от кого карьеру пришла к Джону еще в 1993 году и окончательно окрепла в день смерти матери. «На следующий день после похорон Джон в 8.30 в своем офисе. Он сделал то, что обязательно сделала бы в такой ситуации Джеки, — принялся за работу», — вспоминает друг семьи.

Впоследствии концепция журнала приобрела более развлекательный характер. На этом настоял издатель — Даниель Филипакки; он заявил: «Мы решили, что журнал должен быть похожим на самого Джона — таким же оригинальным, легким и с чувством юмора: ничего напыщенного и важного». И действительно, таким и был шеф-редактор «Джорджа» Кеннеди-младший. В редакцию он обычно приезжал на роликовых коньках или на спортивном велосипеде, а с персоналом знакомился просто: «Привет, меня зовут Джон».

Увы, проект журнала не оправдал себя в полной мере. Злопыхатели начали говорить о грядущей смерти «Джорджа» еще в 1998 году. Статистика фиксирует финансовые трудности журнала и спад читательского интереса.

Кеннеди-младший был достойным продолжением Кеннеди-старшего. Утверждают, что по красавчику Кеннеди сохли тысячи женщин во многих странах. Однажды еженедельник «Пипл» присвоил ему неофициальный титул «самого сексуального мужчины». Папарацци пристально следили за тем, как Кеннеди-младший ходит на свидания с

Мадонной и Дерил Ханной. К двум официально зарегистрированным увлечениям бульварные издания щедро прибавляли еще несколько десятков имен, в основном киноактрис — начиная с Шарон Стоун и кончая старлетками, остро нуждающимися хоть в какой-то рекламе.

С Каролин Биссет Джон Кеннеди-младший познакомился в 1994 году: ему 33 года, ей 26 лет. Каролин, падчерица богатого нью-йоркского врача, уже успела к тому времени сделать карьеру топ-модели. Обладая ослепительной внешностью (рост 180 см, вес 55 кг, светлые волосы, синие глаза и неотразимая улыбка), Каролин привлекала внимание кутюрье и дошла до должности топ-модели у Келвина Кляйна. Затем она сошла с подиума; стала работать в пресс-службе кутюрье и писать для журналов обзоры моды. Роман сложился непросто. Джон относился к женитьбе чересчур серьезно, считая этот шаг одним из самых главных в жизни. Каролин обладала не самым легким характером. Однажды она призналась одной из подруг: «Джон без ума от голливудских актрис, но я ему сказала: „Хочешь быть со мной — держись подальше от этой публики! Я тебе не какая-нибудь звездочка, которую можно купить, как пакетик воздушной кукурузы!“«

21 сентября 1996 года они поженились. Каролин оставила себе девичью фамилию, присоединив к ней фамилию мужа.

Авиакатастрофа над Атлантикой 16 июня, стоившая жизни Джону Кеннеди-младшему и его жене Каролин, казалось, оборвала большую и красивую любовь. Но правда оказалась куда прозаичнее.

Друзья Джона рассказали, что супруги не спали в одной постели около 18 месяцев и были на грани окончательного разрыва. Накануне полета Джон сказал жене, чтобы она собирала вещи и уходила.

Каролин раздавила слава семьи Кеннеди. Войдя в нее, бывшая модель и менеджер фирмы «Келвин Кляйн» оказалась объектом домогательства папарацци. А они спрашивали: не волнует ли жену закрепившаяся за Джоном репутация сердцееда?

Оставив работу, Каролин почти не выходила из дома. А Джон любил после рабочего дня в редакции своего журнала «Джордж» до полуночи пообщаться за кружкой пива с друзьями.

Все это подхлестнуло ревность Каролин. Джон так и не узнал, что супруга тайно наняла частных детективов. Но они ничего не нашли: по уверениям друзей, Джон искренне любил жену и сторонился других женщин.

Паранойю Каролин усугубили таблетки от депрессии и пристрастие к кокаину, приобретенное в мире мод. Кроме того, Каролин разругалась со старшей сестрой Джона. Хотя Кеннеди-младший очень любил сестру, он вынужден был принять сторону супруги.

Увлеченный изданием журнала, Джон начал подумывать о политической карьере и собирался баллотироваться в сенат от штата Нью-Йорк в 2000 году. Каролин не одобряла этих планов. Ее идеал — многодетный муж-домосед. При этом она из общей спальни перебралась в отдельную комнату. «Но люди не размножаются почкованием!» — сказал ей однажды в сердцах Джон. Он все-таки надеялся сохранить их двухлетний брак и уговорил жену посетить вместе с ним несколько консультаций психоаналитика. За четыре дня до рокового полета Каролин

устроила скандал в кабинете доктора, после того как тот обвинил ее в неискренности. Она выбежала из комнаты, хлопнув дверью.

Кеннеди-младший собирался сделать публичное заявление о разводе, когда к нему пришла сестра жены Лорен. Она убедила Джона, что Каролин на самом деле не желает развода, и вызвалась сопровождать чету на бракосочетание кузины Кеннеди-младшего.

Прямо из аэропорта, перед самым вылетом маленького самолета Каролин позвонила тетке и пожаловалась на семейные неурядицы. Затем разрешение сразу всех их земных проблем взяла в свои руки судьба.

Билл Клинтон, проводивший уик-энд на президентской даче в Кэмп-Дэвиде, был разбужен около 7 часов утра в субботу звонком главы аппарата Белого дома Джона Подесты. Узнав об исчезновении самолета Джона Кеннеди-младшего, президент США тут же связался с Пентагоном, министерствами транспорта и авиации и приказал им бросить все силы на поиск. Потом он позвонил сенатору Эдварду Кеннеди, дуайену самой знаменитой семьи Америки: «Тед, я не верю, что вы понесли еще одну утрату. Я молюсь и надеюсь. На поиски его самолета брошены все силы. Если они еще живы — их спасут».

В поисково-спасательной операции приняли участие два десятка самолетов и вертолетов береговой охраны, обследовавшие участок Атлантического побережья площадью 9000 кв. миль, а также сотни местных жителей, — один из них и нашел сумку с одеждой Лорен Биссет. Вскоре обнаружили колесо от «Саратоги», часть кресла пилота и спортивный рюкзак Джона. Однако не удалось найти самого пилота и пассажиров.

Все выходные службы береговой охраны США ежечасно информировали Клинтона о своих находках. Начинали подтверждаться худшие опасения.

В воскресенье утром Клинтон молился за спасение пропавших без вести, держа за руки жену и дочку Челси. Потом президент принимал в Белом доме премьер-министра Израиля Барака. Торжественный обед на этот раз получился траурным. «Это хороший день, чтобы подтвердить нашу вечную дружбу с Израилем, — произнес президент США. — И горький день для американцев. Мы вспомнили вдруг, что все мы — смертны».

В воскресенье вечером руководитель спасательно-поисковой операции контр-адмирал Ричард Ларраби доложил президенту: надежды на то, что Кеннеди и его спутницы живы, больше нет: «Даже если они держались на плаву, при температуре воды около 15 градусов им так долго не выжить». Мистика, но авиакатастрофа произошла совсем неподалеку от бывшего имения Жаклин Кеннеди на острове Мартас-Виньярд.

Спустя час Ричард Ларраби провел пресс-конференцию в Бостоне, выразив соболезнование родственникам пропавших без вести и объявив, что поисковые и спасательные работы отныне будут только поисковыми. В переводе с официального языка это означает, что Америка считает экипаж самолета, за штурвалом которого сидел Джон Кеннеди-младший,погибшим.

Сын 35-го президента США Джон Кеннеди-младший стал седьмым представителем знаменитого клана, погибшим при трагических обстоятельствах за последние 55 лет.

Говорят, что проклятие «до десятого колена» наложено на этот род еще при жизни дедушки Джона — Джо Кеннеди-старшего: слишком рьяно он устраивал будущее своих детей и кому-то, видимо, перебежал дорогу.

Первой жертвой «проклятия Кеннеди» стал его старший сын Джозеф, не вернувшийся с боевого вылета в 1944 году. Он добровольно вызвался выполнить опасное задание. Бомбардировщик, начиненный взрывчаткой, должен был спикировать на склад немецких реактивных снарядов «Фау-1». Самолет Кеннеди взорвался раньше — над Ла-Маншем, через 28 минут после взлета. Его сестра, любимая дочь Джо-старшего Кэтлин, также погибла в авиакатастрофе во Франции. Вместе с любовником они уговорили пилота вылететь в штормовую погоду — в результате все погибли.

Попадал в авиакатастрофу и Джон Кеннеди, отец. Получив тяжелые переломы, он сумел выжить; судьба уготовила ему другую смерть — от пули в Далласе в ноябре 1963 года. Спустя 5 лет был убит сенатор Роберт Кеннеди.

Злой рок продолжал преследовать и следующее поколение клана. Из одиннадцати детей Роберта Кеннеди уже погибли двое. Его сын Дэвид умер от передозировки наркотиков в 1984 году. Другой сын, Майкл, погиб накануне 1998 года: вместе с друзьями он играл в «сноубол» — несколько человек мчатся на лыжах со склона с огромной скоростью и кидают друг другу мяч. Майкл во время игры врезался в дерево, сломал себе шею и умер, так и не приходя в сознание.

После катастрофы из всей семьи бывшего президента Джона Кеннеди осталась лишь его 37-летняя дочь Каролин Кеннеди-Шлоссберг.

Сразу после катастрофы пронесся слух: представители клана Кеннеди решили, что никогда родившийся в их семье мальчик не получит имя Джон Фитцджеральд — слишком уж трагической оказалась судьба двух его представителей.

Катастрофа «Боинга-767» над Атлантикой

31 октября 1999 года «Боинг-767-366» египетской авиакомпании, летевший из Нью-Йорка в Каир, рухнул в Атлантический океан. Погибли 202 пассажира и 15 членов экипажа.

31 октября 1999 года у побережья штата Массачусетс, в 100 км от островка Нантакет, потерпел катастрофу лайнер «Боинг-767-366» авиакомпании «Иджипт эйр». Из 202 пассажиров, среди которых граждане Египта, США, Судана, Сирии, Чили, Канады и 15 членов экипажа, спастись не удалось никому. На борту «Боинга» находились около тридцати египетских военнослужащих, в том числе высокие военные чины: они возвращались на родину после обучения в США.

Катастрофа произошла через полчаса после начала рейса MS990 из Нью-Йорка в Каир: самолет, поднявшийся в небо 01.19 по EST (восточное поясное время), исчез из поля зрения радаров в 1.52. Никаких сигналов тревоги или бедствия с борта не поступало, хотя диспетчеры заметили, что в 1.50, спустя три минуты после очередного выхода на связь, лайнер резко пошел вниз.

Роковое падение с высоты 9900 м в океан заняло не более двух минут. При этом, исходя из показаний бортовых приборов, все электросистемы, по крайней мере в носовой части самолета, работали исправно.

В 2.15 береговая охрана США получила сообщение о пропавшем самолете; тут же была развернута поисково-спасательная операция. Египет направил в помощь своих специалистов. Район крушения был определен довольно быстро (площадь — 54—60 кв. км, глубина — от 80 до 100 м) —100 км юго-восточнее Нантакета. В первый же день обнаружены пояса и жилеты, подушки от пассажирских кресел, мелкие личные вещи; поднято на поверхность лишь одно тело.

На утренней пресс-конференции в понедельник 22 октября представители Национального бюро по безопасности на транспорте заявили, что установление причин внезапной катастрофы — процесс, занимающий несколько месяцев, и пока можно говорить только о версиях. На всем найденном нет специфических признаков, которые оставляет после себя любой взрыв, поэтому пока нет оснований считать, что катастрофа — результат теракта.

На экранах радаров последние мгновения рейса № 990 выглядели так. Спустя чуть более получаса после вылета из нью-йоркского аэропорта имени Джона Кеннеди курсом на Каир самолет, успевший набрать высоту 9900 м, неожиданно резко устремился вниз. За какие-то полминуты лайнер «провалился» почти на 7 км, скорость падения подошла к отметке 1000 км/ч.

По утверждению экспертов, находившиеся на борту люди до падения успели испытать настоящее чувство невесомости. Тех, кто не пристегнулся креслу, размазало по потолку. Однако примерно за 2, 5 км до поверхности океана лайнер замедлил свое падение и даже пошел вверх, но ненадолго. Словно взлетев на гребень гигантской горки, «Боинг» снова, теперь уже бесповоротно, рухнул в воды океана.

Анализ показаний трех различных радаров позволил специалистам, расследующим обстоятельства крушения самолета, сделать однозначный вывод: до самого соприкосновения с поверхностью океана «Боинг-767» оставался неповрежденным. Лайнер врезался в воду на скорости более 1000 км/час, поэтому так велика оказалась сила удара, разнесшая огромный лайнер и пассажиров на мелкие куски.

Причины катастрофы долгое время оставались загадкой. «Самолет не может просто так нырнуть в море с огромной высоты, не подавая никаких сигналов, если с экипажем все в порядке», — заметил один из сотрудников Федерального управления авиации (FAA) США.

С самого начала следствие отрабатывало несколько версий катастрофы: техническая неисправность, внезапная разгерметизация, взрыв бомбы, нападение на экипаж. Руководитель Национального бюро по безопасности на транспорте Джеймс Холл заявил, что не обнаружено никаких следов механических неисправностей лайнера, которые могли бы вызвать подобную катастрофу. Погодные условия тоже были удовлетворительные.

Погибший самолет «Boeing-767-366ER» был построен в 1989 году. Рассматривая версию технической неполадки, эксперты вспомнили

упавший восемь лет назад в Таиланде «Боинг», у которого неожиданно включилась система реверсивного торможения двигателей. Проведенные после того случая исследования показали, что сильнейшие вихревые потоки, возникающие при включении этой системы в воздухе, способны в секунды разрушить у самолета крылья. Не исключалось, что та же участь постигла и египетский лайнер.

ФБР продолжала проверять вероятность теракта. Представитель этого ведомства вскоре после катастрофы «Боинга» заявил, что «пока не располагает никакими сведениями или указаниями на преступную деятельность». Позже стало известно, что до 30 октября в аэропортах Лос-Анджелеса и Нью-Йорка действовал особый режим безопасности, связанный с поступившим в августе анонимным звонком о намерении некой организации осуществить теракт на борту самолета в одном из этих аэропортов.

Наконец появился сенсационный слух: виновник катастрофы, возможно, один из членов экипажа «Боинга», который якобы незадолго до трагического рейса застраховал свою жизнь на колоссальную сумму — несколько миллионов долларов.

Как ранее сообщили агентству АП просившие не называть их имен три представителя правительственных ведомств, близкие к расследованию, изучение обломков разбившегося самолета не выявило никаких признаков механических неполадок, которые могли бы привести к катастрофе.

По словам одного из них, перед падением машина вела себя абсолютно так, как и должна. А по словам двух других представителей, рабочей гипотезой остается предположение, что вскоре после вылета самолет был направлен в пике.

Прежде чем причина гибели египетского авиалайнера «Боинг-767» будет установлена, необходимо завершить несколько дополнительных исследований, заявил Джеймс Холл. Тем самым он поставил под сомнение сообщение агентства АП, согласно которому эксперты все больше убеждаются, что катастрофа самолета была вызвана преднамеренно.

Со своей стороны Холл заявил, что Национальное бюро по безопасности на транспорте вместе с представителями министерства транспорта, коммуникаций и гражданской авиации Египта договорились продолжить расследование катастрофы, включая изучение записей переговоров в кабине пилотов и показаний различных приборов. Занимающиеся расследованием специалисты должны проанализировать работу механизма руля высоты, элементов гидравлической системы и пилонов двигателя. Они также планируют провести моделирование последнего полета разбившегося самолета в позволяющем это сделать исследовательском центре компании «Боинг» в Сиэтле.

Тайну катастрофы помогают разгадать «черные ящики». Местонахождение одного из них, подающего сигналы из-под воды, определили достаточно точно. Но добраться до него долгое время мешали сильный ветер и высокие волны.

Изучение записи «черных ящиков» повергло экспертов в шок: самолет и всех, кто находился в нем, судя по всему, сознательно погубил второй пилот Гамиль эль-Батути, решивший свести счеты с жизнью.

…Это оказался один из последних полетов 59-летнего ветерана египетской авиакомпании; в марте он должен был выйти в отставку. В течение двенадцати лет эль-Батути занимался воздушными перевозками, причем в последние годы летал на престижном рейсе Каир — Нью-Йорк — Лос-Анджелес. По словам его сослуживцев, Гамиль очень переживал, что так и не получил должности командира экипажа. Правда, все относились с уважением к бывшему летчику-инструктору египетских ВВС, служившему некогда вместе с президентом страны Хосни Мубараком, и прислушивались к советам опытного коллеги.

Расшифровка пленки с записью разговоров экипажа показала, что почти сразу после взлета эль-Батути фактически принудил своего молодого напарника, 36-летнего Абделя Анвара, уступить ему место за штурвалом, хотя по плану ему предстояло вести самолет лишь через несколько часов. Командир «Боинга» не возражал, а спустя некоторое время и вовсе отлучился из кабины, оставив Гамиля одного. И вот тут-то стало происходить нечто непонятное.

Микрофоны зафиксировали, как эль-Батути произнес по-арабски традиционную мусульманскую молитву: «Отдаю себя на милость Аллаха» («Аллах акбар»). Он повторил ее 13 (!) раз. Некоторые эксперты-лингвисты, изучавшие запись, утверждают, что за шумом двигателей можно разобрать и другие два слова, сказанные пилотом: «Я решился». В любом случае через мгновение после молитвы автопилот самолета был уже отключен, а спустя секунду лайнер понесся вниз. На приборной панели сработала звуковая сигнализация потери высоты и превышения предельной скорости. Ворвавшийся в кабину командир бросился спасать пикирующую машину. «Помогай мне! Тяни на себя!» — воспроизвела его отчаянный призыв к эль-Батути пленка из «черного ящика». Командир отключил двигатели, чтобы замедлить скорость падения. Примерно за километр от поверхности воды самолет выровнялся и начал снова набирать высоту, но мощности турбин не хватило, и «Боинг» рухнул в Атлантику.

Значит, все же самоубийство? Но звуков борьбы или перебранки между эль-Батути и командиром на пленке не слышно. И самое главное, какие мотивы могли заставить второго пилота покончить с собой, да еще столь страшным способом?

В Египет отправилась специальная бригада следователей, которой предстояло тщательнейшим образом изучить биографии членов экипажа, и в первую очередь эль-Батути.

Выяснилось, что эль-Батути получал весьма приличное жалованье — 6000 долларов в месяц. К пенсии он сумел скопить состояние — три загородных дома, шикарный автомобиль, солидный счет в банке, позволявший без особого напряжения содержать жену и пятерых детей. Правда, беда случилась с младшей дочерью Гамиля — девятилетней Айей. С детства ее мучил непонятный тяжелый недуг. Египетские врачи вынесли вердикт — рак кожи — и провели болезненное лечение химиотерапией.

Отец решил продолжить ее лечение в США. Оказалось, что у Айи редкое заболевание иммунной системы. На новые лекарства и врачебную помощь потребовались немалые деньги, однако эль-Батути имел необходимую сумму и не замедлил заплатить за лечение. Так что версия о

финансовом крахе главы семьи не подтвердилась.

Не походил эль-Батути и на экстремиста — правоверный мусульманин, но не фанатик. Да и молитва, произнесенная им за мгновение до катастрофы, — традиционное изречение, сродни нашему «Господи, помилуй». Родственники пилота категорически отвергали версию, что он покончил с собой, тем более таким образом.

Видимо, таинственные обстоятельства гибели египетского «Боинга» заставят впредь оборудовать кабины самолетов видеокамерами. Специалисты полагают, что только «живая картинка» происходящего способна со стопроцентной точностью поведать о причинах катастрофы воздушного судна.

Египетские власти негативно отреагировали на поспешность, с которой в США попытались представить Гамиля эль-Батути виновником трагедии. В Каире говорили, что американцы пытаются вывести из-под удара корпорацию «Боинг» (в случае если к катастрофе все же привела техническая неисправность). Правда, у египтян имелись свои резоны не признавать вину за происшедшее. Семья одного из 217 погибших в катастрофе сразу вчинила «Иджипт эйр» иск на 50 миллионов долларов. Последуй этому примеру родственники других пассажиров — колоссальных убытков «Иджипт эйр» не избежать…

Каир и Вашингтон долго вели секретные консультации: египтяне пытались сохранить в тайне обстоятельства катастрофы, не желая оказаться и «черном списке» туристических агентств. Администрация Билла Клинтона решила пойти навстречу Каиру, однако репортеры раскопали все детали происшедшего. Так что мир узнал о трагедии над Атлантикой, причем во всех подробностях.

Случай с египетским «Боингом» отнюдь не единственный, когда пилоты сознательно вели свой самолет к гибели. Особенно часто это случалось в годы Второй мировой войны, но то были боевые машины.

Что касается гражданской авиации, то наиболее известны два подобных инцидента.

В августе 1994 года разбился марокканский самолет, летевший в Касабланку. Расследование показало, что пилот совершил преднамеренную катастрофу в целях самоубийства. В 1997 году «Боинг» сингапурской компании стал жертвой своего пилота, решившего подобным образом избавиться от необходимости платить карточные долги.

Еще одно любопытное наблюдение. За три предыдущих года в воздушном районе над Атлантикой вблизи восточного побережья США произошли четыре авиакатастрофы. В июле 1996 года вблизи Лонг-Айленда взорвался и рухнул в океан самолет компании TWA, следовавший рейсом Париж — Нью-Йорк. В 1998 году севернее, неподалеку от берегов Новой Шотландии, потерпел крушение лайнер швейцарской компании «Суисс эйр». Летом 1999 года у соседнего с Нантакетом острова Мартас-Виньярд разбился самолет сына президента Кеннеди — Джона-младшего. А потом был рейс № 990.

Некоторые американские ученые считают, что все эти самолеты могли стать жертвами природной аномалии типа Бермудского треугольника, которую прежде не замечали. Также предполагают, что классический «треугольник», последние годы никак себя не проявлявший,

по каким-то причинам «переместился» от Бермудских островов на север.

Катастрофа «Конкорда» под Парижем

25 июля 2000 года сверхзвуковой лайнер «Конкорд» компании «Эр Франс» через 3 минуты после взлета из парижского аэропорта Шарль-де-Голль рухнул на землю. Погибли 113 человек.

Начатые в 1955 году в Великобритании и в 1956 году во Франции исследовательские работы по созданию сверхзвукового пассажирского самолета завершились в 1959—1961 годах разработкой проектов ВАС-223 (фирма «Бристоль» в 1960 году вошла в состав корпорации ВАС) и «Супер-Каравелла» (фирма «Сюд авиасьон» в 1970 году вошла в состав государственного объединения «Аэроспасьяль»). Исходя из финансово-экономических соображений, 26 октября 1962 года было подписано соглашение между правительствами Франции и Великобритании о совместном строительстве самолета «Конкорд» (по французскому проекту, с использованием английских двигателей). На день ранее подписанное соглашение между ВАС и «Сюд авиасьон» предусматривало, что обе фирмы будут координировать проектные, исследовательские и конструкторские работы нескольких десятков фирм обеих стран.

Согласованный график работ предусматривал выпуск первых самолетов на линию в 1970 году. Однако со временем стали возникать технические проблемы, которые затягивали время реализации отдельных этапов программы. Строительство двух опытных образцов (001 строился во Франции, а 002 — в Великобритании) началось лишь в феврале 1965 года, а облет первого состоялся 2 марта 1969 года. Самолет был оборудован четырьмя двигателями «Олимпус-593» и развивал скорость 1300 км/час; количество пассажирских мест — от 100 до 144 (первый класс).

В 1972 году имелись предварительные заказы на строительство 74 самолетов, однако запрещение полетов сверхзвуковых пассажирских самолетов над территорией США (позднее такой запрет ввели многие страны, в том числе Япония) привело к аннулированию большинства заказов. В результате построено лишь 5 самолетов для авиакомпании «Бритиш эйрвэйз» и 4 для «Эр Франс».

В 1969 году во время сорок пятого испытательного полета «Конкордом» преодолен звуковой барьер, а в августе 1995 года установлен рекорд скорости облета Земли — 31 час 29 минут 49 секунд. «Всякий, кто когда-либо был связан с „Конкордом“, влюблялся в него, — утверждает первый пилот испытателя „сверхзвуковика“ 71-летний Брайан Трабшоу. — Прекрасный самолет, у него отличные летные качества, и его пилотирование мало чем отличается от управления обычным лайнером».

21 января 1976 года два самолета «Конкорд» одновременно начали выполнять регулярные пассажирские рейсы на трассах Париж — Рио-де-Жанейро и Лондон — Бахрейн. В общей сложности в 1969—1978 годах построено 18 самолетов (2 опытных, 2 предсерийных и 14 серийных). В эксплуатации находились 13 «Конкордов»: 7 в Великобритании и 6 во Франции.

К 2000 году услугами «сверхзвуковиков» воспользовались более трех миллионов человек. Однако с коммерческой точки зрения «Конкорд»

себя не оправдал. В начале энергетического кризиса его обвиняли в чрезмерном потреблении горючего, а также в высоком уровне шума. Полет на «Конкорде» оказался дорогим удовольствием, что вынудило компанию «Эр Франс» отменить рейсы в Рио-де-Жанейро, оставив за «сверхзвуковиками» лишь линию Париж — Нью-Йорк и чартерные рейсы.

Но для тех, кто ценит время и не любит длительные перелеты — «Конкорд» незаменим. Полет через океан на «Конкорде» длится чуть более трех часов, в то время как на «Боинге-747» — свыше семи! Большинство пассажиров сверхзвуковых лайнеров (82 процента) — мужчины, средний возраст 48 лет. Чаще других на борту «Конкорда» летают высокопоставленные политические деятели (44 процента всех пассажиров); после них идут промышленники и бизнесмены; затем спортсмены, деятели искусства и другие состоятельные люди.

Кроме того, «Конкорд» отличается пунктуальностью: в 80, 4 процента случаев из всех полетов, совершенных им за 25 лет, задержка рейса не превысила трех минут!

До 2000 года с «Конкордом» не произошло ни одной катастрофы; правда, летные происшествия случались довольно часто. В апреле 1989 года у авиалайнера, принадлежавшего «Бритиш эйруэйз», во время полета над Тасмановым морем на высоте более 14000 м отвалилась часть хвостового оперения; пилоту удалось совершить посадку в аэропорту Сиднея. В мае 1998 года британский «Конкорд» летел по маршруту Лондон — Вашингтон. Во время преодоления звукового барьера над Атлантикой от сильного динамического удара лопнула тяга правого элерона, что привело к ухудшению управляемости самолетом. Командир экипажа принял решение вернуться в аэропорт Хитроу, где благополучно приземлился с 62 пассажирами на борту.

С августа 1998-го по июль 1999 года с «Конкордами» произошло 130 инцидентов — от проблем в гидравлических системах до задымления в салоне. Буквально за день до катастрофы под Парижем британские специалисты обнаружили на крыльях «Конкордов» микротрещины. А уже спустя шесть дней после трагедии один из «сверхзвуковиков» совершил вынужденную посадку в Канаде.

25 июля 2000 года «Конкорду» компании «Эр Франс» предстояло совершить чартерный рейс AF-4590 из Парижа в Нью-Йорк. Фирма «Петер Дайлман» из Германии зафрахтовала его для перевозки в Нью-Йорк туристов, купивших билеты в двухнедельный круиз. Так что большинство пассажиров, 96 из 109, — немцы.

«Конкорд» с бортовым номером F-BTSC в «Эр Франс» называли «Танго Сьерра Чарли» (по латинским буквам). Впервые он поднялся в небо 31 января 1975 года, то есть он самый старый из всех «Конкордов», находившихся в эксплуатации до последнего времени. Но при этом налетал не так много, как другие, — менее 12 тысяч часов.

С мая по август 1975 года «Танго Сьерра Чарли» в рамках подготовки к сертификации совершил несколько демонстрационных полетов, среди прочих — в Венесуэлу, Бразилию и Канаду. В январе 1976 года, после переоборудования салона, «Конкорд» передан компании «Эр Франс» и до декабря обслуживал рейсы между Парижем и Рио. Затем его возвратили производителю — фирме «Аэроспасьяль», она намеревалась

использовать самолет для коммерческих турне, которые, впрочем, так и не состоялись.

В 1980 году французское государство, основной акционер и в «Аэроспасьяль», и в «Эр Франс», распорядилось, чтобы одна компания продала другой за символическую сумму «Танго Сьерра Чарли» и два других «Конкорда». В октябре того же года F-BTSC начал обслуживать регулярные рейсы на маршруте Париж — Нью-Йорк, а также использоваться в чартерах. Именно на этом самолете папа римский Иоанн Павел II в мае 1989 года совершил перелет с французского острова Реюньон, в Индийском океане, в Лусаку (Замбия).

Чартерный рейс AF-4590 обслуживался опытным экипажем, — каждый из пилотов налетал не менее 10 тысяч часов. На «Конкорде» они провели от одного до трех лет, а второй пилот был к тому же инструктором на самолетах данного типа.

Лайнер заправили 119 т авиатоплива, однако отправку рейса задержали. Это произошло по двум причинам: во-первых, багаж многих пассажиров доставили с опозданием, во-вторых, пришлось менять одну из деталей на двигателе. Система реверса двигателя № 2 вышла из строя еще 24 июля, когда «Конкорд» возвращался из Нью-Йорка. По словам специалистов, можно было обойтись и без ремонта: правила технической эксплуатации позволяют совершать полет при неисправном реверсе на одном из двигателей. Однако командир настоял на проведении ремонта.

На складе нужной детали не оказалось. В запасе у компании имелось два нелетающих «Конкорда». С одного из них механики «Эр Франс» и сняли агрегат, который управляет системой реверса. Вся операция замены продолжалась около получаса.

Наконец «Конкорд» занял место на исполнительном старте; экипаж получил разрешение на взлет. Диспетчер отдал команду после набора высоты занимать эшелон 10, 5.

В 16.42 по местному времени «Конкорд» начал разбег по ВПП аэропорта Шарль-де-Голль. На скорости 360 км/час второй пилот потянул штурвал на себя — нос самолета медленно пошел вверх. Носовая стойка шасси уже оторвалась от «бетонки», но две главные продолжали подпрыгивать. Один из ударов, особенно сильный, сопровождался резким звуком. Спустя несколько мгновений самолет оторвался от земли.

Диспетчеры, наблюдавшие за взлетом, тут же сообщили на борт о воспламенении в хвосте самолета. Двигатели издавали странный шум — в несколько раз громче обычного.

Второй пилот потянулся к крану выпуска-уборки шасси, когда раздался сигнал пожарной тревоги и на приборной панели замигало табло: «Пожар левого двигателя № 3». Командир быстро перекрыл подачу топлива в двигатель и включил противопожарную систему, в то время как второй пилот попытался убрать шасси аварийным способом — вручную.

«Конкорд» с трудом держался на высоте около 500 м. На приборной панели загорелось табло: «Пожар в левом двигателе № 4». Двигатель тут же отключили, но противопожарная система исчерпала свои возможности. «Конкорд» способен держаться в воздухе и при двух отказавших двигателях, но для взлета требуется максимальная мощность.

Командир решил поднять машину в воздух и дотянуть до аэродрома в Ле-Бурже — всего десяток километров. Пытаясь набрать хоть немного высоты, он изо всех сил тянул штурвал на себя, но тщетно. Лайнер быстро терял скорость, а тяги двух двигателей явно не хватало, чтобы удерживать 180-тонную машину в воздухе. Последние 20 м «Конкорд» падал хвостом вниз.

Самолет, задев сначала высоковольтную линию, затем двухэтажную гостиницу «Отелиссимо», рухнул на окраине Гонеса, примерно в 3 км к юго-западу от аэропорта. Взрыв многих тонн горючего — и место катастрофы накрыли всполохи пламени, густой едкий дым. От ударной волны во многих домах вылетели стекла, а сотрясение почвы зафиксировано даже сейсмологическими станциями Германии. Силой взрыва многотонные двигатели отбросило на 500 м, а хвостовую часть — на 200 м. Более мелкие фрагменты конструкции находили на расстоянии 1200 м от места падения «Конкорда». Все пассажиры и экипаж сразу погибли.

Жандармы оперативно оцепили территорию. Более 400 пожарных, оснащенных самой современной техникой, несколько часов боролись с огнем. Спасатели, разбившись на группы, начали по секторам обследовать район катастрофы. Обнаружить удалось лишь 82 тела из 113-ти; остальные бесследно сгорели.

Когда происходят большие катастрофы, многие невольно думают о Боге и о судьбе.

Хайнриху Верхану из Ганновера шел 91-й год, но, несмотря на преклонный возраст, он часто и много путешествовал. Состоятельный бюргер решил отправиться в поездку по Карибскому морю, заплатив 8 тысяч марок. Пришлось потратиться и на авиабилет. На тот самый рейс AF-4590…

65-летний мультимиллионер Андреас Шраннер два года назад продал фирму и решил пожить в свое удовольствие. Хотел отпраздновать день рождения на борту роскошного лайнера, пригласил всю семью: жену Марию, дочь Андреу, зятя Кристиана Айха и двух внуков — десятилетнего Максимилиана и восьмилетнюю Катарину. Дети особенно радовались путешествию. Кристиан Айх, кстати, тоже довольно известный в Германии человек — менеджер БМВ и директор музея истории этого концерна. Погибли все три поколения семьи.

Удивительна судьба 66-летнего Вольфганга Шниттера из Потсдама. Во времена ГДР просто каменщик, после объединения Германии быстро разбогател: купил дом, дорогое авто, хотел посмотреть мир…

На фоне состоятельных пассажиров особенно трогательна история семейной пары скромных молодых учителей из городка Менхенгладбах-Рейдта. Маргарет и Клаус Френцен, у них трое детей, копили деньги на поездку буквально с первого дня семейной жизни. Клаус к тому же был страстным поклонником «Конкордов», собирал всю информацию об этом самолете и хотел лететь именно на нем…

Но нашлись и счастливчики, кого пощадила судьба. Берлинский киноактер Гюнтер Пфитцман, 76 лет, получил приглашение принять участие в круизе в качестве шоумена. Незадолго до этого он перенес инфаркт и поэтому решил отказаться от заманчивого предложения.

Тридцать три участника круиза, среднего достатка, решили сэкономить именно на полете на «Конкорде». Они отправились в Нью-Йорк другим, более дешевым, рейсом и узнали о трагедии уже на борту теплохода.

Два венгерских туриста умудрились сфотографировать горящий «Конкорд». Снимок, проданный агентству Рейтер, вероятно, за пару тысяч долларов, в тот же день был показан по телевидению, а на следующий — обошел первые полосы газет во всем мире. Между прочим, за продажу эксклюзивных прав какому-нибудь журналу наподобие «Пари-матч» венгры могли бы получить раз в пятьдесят больше.

На миллион франков вправе был рассчитывать японец, вылетавший 25 июля из Парижа в Токио и сфотографировавший горящий «Конкорд» через иллюминатор своего самолета. Его снимки, отличного качества, запоздали. Однако японский турист не остался внакладе, продав фотографии двум британским газетам. «На одном из снимков видно, что огонь струится не из двигателей. Такое впечатление, что пламя вызвано утечкой керосина, который вытекает где-то выше турбин», — сделали вывод эксперты.

Двое водителей-испанцев успели запечатлеть полет горящего «Конкорда» на видеопленку и выгодно продали ее телевидению.

Сообщения о катастрофе моментально появились в эфире и привели в состояние шока не только Францию, но и всю Европу. На Парижской, Нью-Йоркской и Токийской биржах упал курс акций авиакомпаний «Эр Франс» и «Бритиш эйрвэйз».

Первая реакция в Англии на катастрофу «Конкорда» — потрясение, неверие в случившееся и даже некое уязвленное чувство национального достоинства. «Самый надежный в мире», «идеал технического совершенства», «символ победы европейской конструкторской мысли над гегемонией американских „Боингов“, — гласили в свое время комментарии. Кстати, в день трагедии под Парижем из-за технических неполадок был отменен полет „Конкорда“ из Лондона в Нью-Йорк. Пассажиров пересадили на „Боинг“.

Англичане в большинстве своем считают, что свою роль в катастрофе сыграл целый ряд факторов — от технических до человеческих. Эксперты напоминали, что за секунды до падения лайнер будто застыл в воздухе. Такое может случиться, если контроль над машиной полностью потерян, а экипаж бездействует.

«Черные ящики» уцелели в пожаре; расшифровка записей добавила пищи для размышлений.

Рассматривая возможные причины катастрофы, специалисты сразу отвергли версию о теракте как «не имеющую ни малейших оснований» и выдвинули на первый план «технические проблемы», точнее говоря, неполадки в одном из двигателей.

Серьезные подозрения вызывало качество срочного ремонта системы реверсной тяги. Сразу после катастрофы жандармы изъяли все журналы ремонтных работ. Обломки самолета доставили на военно-воздушную базу Дюни.

В печати появились сообщения, что виной всему — небрежность техников, заменявших деталь на втором двигателе «Конкорда». Эти

предположения отчасти подтверждались заключением экспертов о наличии в двигателе «инородного тела» (им вполне могла стать забытая отвертка). В ответ Национальный профсоюз техников гражданской авиации выступил с заявлением, в котором осудил «кампанию, направленную на то, чтобы поставить под сомнение работу механиков, осуществлявших ремонт авиалайнера».

Тем временем все полеты «Конкордов» запрещены. Двенадцать самолетов стояли в Париже и Лондоне, а еще один оказался в Нью-Йорке. Началось тщательное обследование их технического состояния. Но кроме микротрещин, обязательных для любой металлоконструкции, ничего подозрительного обнаружить не удалось. Четыре турбореактивных двигателя «Олимпус-593» оказались исправными, с запасом ресурса. В расследовании принимали участие специалисты Международной организации воздушных перевозчиков и американское федеральное управление авиации (FAA), но и они не обнаружили технических дефектов, и запрет на полеты «Конкордов» сняли. Первую после почти двухмесячного перерыва посадку «сверхзвуковика» приветствовали около сотни представителей кампании.

Что послужило причиной гибели «сверхзвуковика»? По главной версии, при взлете лопнули шины и было повреждено шасси. Обломками металла пробило топливные баки, и пламя охватило двигатели. Устройство шасси у «Конкорда» имеет свои особенности. Во-первых, ввиду значительной длины фюзеляжа и относительно больших углов атаки во время взлета и посадки (около 18 градусов) лайнер снабжен высоким шасси, — в результате ось самолета находится на высоте 5, 4 м над поверхностью земли. Шасси трехстоечное, со спаренными передними колесами и четырехколесными тележками на главных стойках. Давление в пневматиках колес передней стойки составляет 1, 23 МПа, а главных — 1, 26 МПа. «Конкорд» снабжен тремя независимыми гидравлическими системами — двумя основными и одной аварийной.

Правительственная комиссия по расследованию причин катастрофы назвала виновником гибели «Конкорда» покрышку основного шасси самолета, развалившуюся во время разбега перед самым отрывом от земли. Именно этот хлопок и был услышан экипажем; его зарегистрировали и самописцы самолета. Кусок резины, армированный стальным кордом, пробил обшивку самолета и балансировочный топливный бак — горючее хлынуло на раскаленный, работающий на взлетном режиме двигатель. Какое-то время автоматическая противопожарная система справлялась с огнем, но пробоина была так велика, а поток горючего так силен, что вспыхнул и второй двигатель.

Представители «Бритиш эйрвэйз» сделали замечание, что резину надо менять через каждые 35 полетов; французы же умудрялись не менять ее 300 полетов подряд.

Действия экипажа признаны правильными, даже героическими. По мнению экспертов, взрыв самолета был неизбежен, а пассажиры обречены.

Но точку в этой истории ставить рано. «Эр Франс», которой принадлежал «Конкорд», подала в суд на американскую авиакомпанию «Континентал эйрлайнз». Комиссия пришла к выводу, что возможная причина трагедии — отвалившаяся деталь американского аэробуса «Дуглас

DC-10», который взлетел с той же полосы перед «Конкордом». Специалисты установили: острый кусок металла, обнаруженный при тщательном осмотре ВПП, пробил шину французского самолета, что привело к ее взрыву и пожару двигателей. Согласно международному своду законов, авиаперевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный предметами, упавшими с его воздушного судна. Этот закон позволил «Эр Франс» предъявить иск американской авиакомпании на возмещение ущерба от падения «Конкорда». С аналогичными исками в суд обратились адвокаты, представляющие интересы родственников погибших при катастрофе.

Американцы признали, что на их самолете отсутствовала деталь, найденная на взлетной полосе французского аэродрома Шарль-де-Голль.

Катастрофа имела бы более серьезные последствия, рухни многотонная махина на центр Гонеса. Так что жители маленького городка, сравнившие падение «Конкорда» со взрывом атомной бомбы, еще долго будут благодарить Бога… и командира экипажа, который, по их убеждению, в последние секунды все же сумел изменить курс фактически уже неуправляемого самолета.

Самолет Ту-154 упал под Иркутском

3 июля 2001 года самолет Ту-154 компании «ВладивостокАвиа» потерпел катастрофу под Иркутском. Погибли 145 человек, в том числе 9 членов экипажа.

3 июля 2001 года, в 19.40 по московскому времени, самолет Ту-154 авиакомпании «ВладивостокАвиа» (бортовой номер 85845), выполнявший рейс ДД-352 Екатеринбург — Владивосток, вылетел из аэропорта Кольцово. В 21.20 лайнер должен был совершить промежуточную посадку в Иркутске.

21.07. Состоялся плановый сеанс связи, и на высоте около 900 м самолет начал выполнять маневр захода на посадку.

21.10 (2.10 ночи по местному времени). Ту-154 внезапно пропал с радаров авиадиспетчеров. Сначала никто не понял, что случилось. Решили, что самолет снизился, и локаторы просто не могут его поймать. По рации несколько раз пытались вызвать экипаж — в ответ тишина.

Позже выяснилось, что на высоте 850 м машину резко развернуло на 180 градусов, в противоположную сторону от направления взлетно-посадочной полосы. Экипажу удалось направить самолет так, чтобы не пострадала деревня Бурдаковка, что в 34 км от Иркутска; он рухнул на поле опытно-производственного хозяйства «Иркутское» — хвостовой частью по направлению к аэропорту. Тут же вспыхнул пожар.

2.17 по местному времени. О бедствии сообщила жительница деревни Бурдаковка. В ту ночь ей не спалось, вышла во двор; увидела в темном небе мигающие огоньки. Потом раздался взрыв, вверх взметнулся столб пламени.

3.30. На место катастрофы прибыли пожарные, спасатели, врачи, представители «силовых» ведомств. Пожар удалось потушить очень быстро — баки с горючим были неполными: в Иркутске предстояла дозаправка.

Что удивило экспертов — самолет упал плашмя. Корпус Ту-134, за исключением хвостовой части, полностью развалился. Спасатели нашли три «черных ящика».

«Когда мы в составе бригады подошли к месту аварии, по характеру повреждения сразу поняли, что остаться в живых шансов не оставалось ни у кого, — делился впечатлениями врач — анестезиолог и реаниматолог областного центра экстренной медицинской помощи и медицины катастроф Михаил Иванов. — Многие трупы обгорели до такой степени, что не подлежат идентификации».

Уже ночью МЧС России подтвердило гибель всех пассажиров и членов экипажа. Относительно сохранились тела лишь 25 пассажиров; остальные собирали по частям.

В 8 часов утра по местному времени в Иркутске приземлился вертолет министра МЧС Сергея Шойгу, прибывшего из Ленска; он сразу отправился в Бурдаковку.

Шойгу предположил, что основная причина катастрофы — отказ всех трех двигателей самолета. Правда, потом он добавил: «Мы должны дождаться окончательной расшифровки „черных ящиков“, и только тогда комиссия по расследованию причин аварии сделает свои выводы».

Многие специалисты сразу отбросили версию «отказа трех двигателей» как маловероятную. «Говорить о том, что на Ту-154 одновременно отключились все двигатели, несерьезно — я не могу себе представить, чтобы такое произошло, — заявил начальник управления летной службы Федеральной службы воздушного транспорта РФ Юрий Таршин. — Если допустить одновременный отказ двигателей, то даже в этом случае экипаж успел бы сообщить на землю о нештатной ситуации, что и должен был сделать в обязательном порядке. Ту-154 — надежная модель, это очень хороший самолет, который замечательно себя зарекомендовал. Не зря именно эти авиалайнеры стали основным и самым массовым типом пассажирских самолетов в России. Именно поэтому, несмотря на то, что в процентном соотношении они бьются не чаще других моделей, в количественном выражении получается больше. При разбирательстве обстоятельств катастрофы нельзя делать акцент на один лишь технический фактор, есть ведь еще и человеческий».

ОАО «ВладивостокАвиа» — крупнейший авиаперевозчик на Дальнем Востоке — образовано в 1994 году в результате акционирования на базе Владивостокского объединенного авиаотряда. Владавиа (так называют компанию для краткости) перевозит пассажиров, почты и грузы на внутренних и международных авиалиниях.

В дирекции компании исключали версию теракта, называя основной причиной трагедии взрыв на самом лайнере.

Разбившийся под Иркутском самолет Ту-154 был произведен в 1986 году; затем его закупил Китай. Компания «ВладивостокАвиа» приобрела этот лайнер в октябре 2000 года у «Северо-западных авиалиний Китая». После этого Ту-154 прошел капитальный ремонт. До рокового дня самолет в составе Владавиа налетал 390 часов.

Командир разбившегося лайнера — 51-летний Валентин Гончарук — был опытным пилотом. На самолетах Туполева он работал с 1979 года, хотя больше полетных часов набрал на Як-40. Экипаж считался одним из самых

надежных. Кроме Гончарука в него входили: второй пилот 41-летний Сергей Диденко, штурман Николай Сакрытин, бортинженер Юрий Степанов, бортпроводники Ольга Белозерова, Анна Бирюкова, Евгения Исаева, Елена Куликова и Виктор Морозов.

Заместитель генерального директора по безопасности аэропорта Кольцово в Екатеринбурге Сергей Титов отметил, что никаких неполадок во время техосмотра на Ту-154 не обнаружено. «С авиакомпанией „ВладивостокАвиа“ у нас никогда проблем не возникало. Их самолеты всегда исправны — иначе их просто не выпустили бы на полосу. И в этот раз самолет оторвался от земли ровно по расписанию — в 19.45 по московскому времени».

Среди причин гибели пассажирского авиалайнера называли и ошибку диспетчеров. Сразу после катастрофы в Иркутском аэропорту были арестованы все задействованные в момент падения самолета средства контроля и отстранена от работы бригада диспетчеров, которая вела рейс на посадку.

Уточненную информацию о погибших начали выдавать лишь к девяти утра. Всю ночь из Владивостока и Екатеринбурга приходили новые данные. В Иркутск летели 48 человек, остальные — во Владивосток; среди пассажиров — 12 граждан Китая.

В среду днем сотрудник пресс-службы МЧС России сообщил, что на месте катастрофы найдены фрагменты тел 145 погибших. Поисково-спасательные группы завершили свою работу на месте трагедии. Останки жертв катастрофы отвезли в морги Иркутска для проведения необходимых судебно-медицинских исследований.

На место катастрофы прибыл глава правительственной комиссии по расследованию причин катастрофы Илья Клебанов. Вице-премьер российского правительства краток: «Трагедия на первый взгляд кажется совершенно невообразимой. Ничто ее не предвещало. Самолет вылетел в нормальной технической готовности, долетел практически до места посадки и уже выходил на взлетную полосу. Метеорологическая обстановка в районе аэропорта идеальная. Пока что данные речевого и параметрического самописцев не позволяют сделать вывод о причине гибели самолета. Очень сложный случай, но я думаю, что правительственная комиссия точно скажет, почему это случилось…»

Тут же появилась информация, что страховка будет выплачена родственникам погибших до конца недели. Ее размер невелик — всего 12 тысяч рублей (около 400 долларов). Родственники членов экипажа должны получить побольше — 127 тысяч рублей (но после того как в прессе появились публикации о виновности экипажа в катастрофе, сумма уменьшилась на 27 тысяч).

Президент России Владимир Путин объявил 5 июля днем траура. «Это большая беда», — сказал он во время встречи в Кремле с премьер-министром РФ Михаилом Касьяновым. — Нужно сделать все, чтобы в самое короткое время решить социальные допросы, оказать помощь семьям пострадавших в катастрофе», — подчеркнул президент. Путин отметил также необходимость внимательно рассмотреть техническое состояние самолетного парка, разобраться в причинах катастрофы, а федеральной авиационной службе — доложить в

ближайшее время «что и как делается для предотвращения подобных трагических инцидентов».

Приморские родственники погибших пассажиров, узнав о трагедии, приехали в аэропорт Владивостока, надеясь получить информацию из первых рук. Работникам аэропорта тоже приходилось нелегко: «Истерик нет, но люди плачут. Представьте, как себя чувствует человек, потерявший жену и троих детей».

В Иркутском аэропорту работала комплексная бригада врачей — кардиологи, психологи и специалисты Центра медицины катастроф. Они оказывали необходимую медицинскую и психологическую помощь родственникам погибших.

Мария Ефимовна потеряла дочь — Татьяна работала учительницей и прилетала на годовщину смерти отца. Мать упрашивала ее остаться еще дня на два, но та торопилась. Мария Ефимовна не могла заснуть и в тревоге просидела всю ночь на стуле. Утром, когда услышала по радио о катастрофе, поняла — дурные предчувствия ее не обманули.

Среди 136 пассажиров — шесть детей. Восьмилетняя Полина Курячая летела в Иркутск вместе с папой. В Улан-Удэ их дожидались мама и сестренка. Мама узнала о трагедии из выпуска новостей.

Во Владивосток многие летели за автомобилями. Жена Сергея занималась бизнесом и хотела купить две иномарки. В день отлета сняла в банке 10 тысяч долларов. Сергею сказали — получит на похороны 12 тысяч рублей. Дома осталось двое детей.

Вообще билеты на этот рейс в летнее время достать очень трудно. Так, чтобы отправить в командировку во Владивосток молодого офицера Уральского округа внутренних войск МВД РФ, его начальству пришлось обращаться лично к командующему округом. Ехать поездом офицер не захотел — дела службы требовали поторопиться.

Но были и те, кому повезло. Двух жителей Нижнего Тагила, Свердловской области, от рокового полета уберегла счастливая случайность. Как сообщили в нижнетагильских авиакассах, 3 июля двое тагильчан умоляли кассиршу продать им билеты на этот рейс. Однако самолет полностью загружен, к тому же у тагильцев нет технической возможности продавать билеты на рейс в день вылета.

«Черные ящики» отвезли для расшифровки в Москву. Что происходило в кабине пилотов в последние минуты, эксперты восстановили с помощью бортового магнитофона. В приведенном ниже фрагменте записи переговоров время указано международное, принятое у авиаторов всего мира.

17.07.03. Командир: Руль хорошо, шасси выпустить.

17.07.06. Второй пилот: Выпускаю.

17.07.08. Бортинженер: Шасси выпускаются.

17.07.10. Второй пилот: Шасси (неразборчиво). РВ (радиовысотомер) (неразборчиво).

17.07.12. Диспетчер: Восемьсот сорок пять, выполняйте третий, снижайтесь восемьсот пятьдесят метров к четвертому.

17.07.17. Командир: Восемьсот сорок пять, снижаюсь к четвертому, восемьсот пятьдесят.

17.07.21. Бортинженер: Шасси выпущены.
17.07.23. Командир: Так, скорость падает…
17.07.25. Командир: Снижаемся.
17.07.27. Командир: Восемьсот пятьдесят, режим семьдесят.
17.07.29. Бортинженер: Семьдесят.
17.07.30. Командир: Триста пятьдесят, триста шестьдесят, скорость выдерживаем.
17.07.32. Командир: Семь пять, режим.
17.07.33. Бортинженер: Семь пять.
17.07.37. Штурман: К восемьсот пятьдесят подходим.
17.07.39. Командир: Восемьдесят режим.
17.07.40. Бортинженер: Восемьдесят.
17.07.42. Командир: Восемь два.
17.07.43. Неопознанный: Восемь два.
17.07.44. Штурман: Восемьсот пятьдесят.
17.07.45. Командир: Восемьсот пятьдесят.
17.07.45, 5. Звуковая сигнализация АУАСП (автомат углов атаки и самолетных перегрузок). Длительность 1, 3 сек.
17.07.47, 2. Звуковая сигнализация отключения АБСУ (автопилота). Длительность — 2, 3 сек.
17.07.49. Командир: Вы что?!
17.07.51. Командир: Скорость!
17.07.52. Неопознанный: (неразборчиво).
17.07.53. Командир: (неразборчиво) …добавь.
17.07.53, 5. Второй пилот: Стоп! Стоп! Куда?! Куда?!
17.07.55. Командир: Стоп! Стоп! Стоп!
17.07.55, 5. Штурман: Так, так, так.
17.07.57. Командир: Выводим!
17.07.58. Штурман: Тише, тише, тише.
17.07.59. Второй пилот: Давайте вправо!
17.08.01. Звуковая сигнализация задатчика РВ. Длительность 4 сек. Начало звуковой сигнализации АУАСП (продолжается до конца записи).
17.08.02. Неопознанный: Режим! Добавь!
17.08.05. Неопознанный: Режим!
17.08.06. Бортинженер: (неразборчиво) …есть!
17.08.08. Неопознанный: Режим добавь!
17.08.09, 5. Второй пилот: Взлетный режим! Господи!
17.08.10, 5. Бортинженер: Взлетный!
17.08.11, 5. Неопознанный: Эх, все!
17.08.16. Звуковая сигнализация задатчика РВ. Длительность 6секунд.

По мнению летного директора авиакомпании «Внуковские авиалинии» (22 года летного стажа, в том числе командиром экипажа на самолетах типа Ту-154) Юрия Сытника, до времени 17.07.45, 5 ситуация, погода и обстановка были нормальными. Диспетчером с земли была поставлена задача экипажу выйти на последний разворот перед посадкой на высоте 850 м, с атмосферным давлением 710 мм ртутного столба. Командир экипажа определил следующие параметры: скорость 350—360 км/ч, режим работы двигателя от 70 до 82 процентов. Шасси выпущены.

Экипаж не сумел выдержать заданный режим высоты — 850 м. Чтобы вернуться на исходную высоту, второй пилот, видимо, потянул штурвал на себя. В результате увеличился угол атаки (угол, под которым задран нос самолета по отношению к встречному потоку воздуха). Но при таком большом угле атаки необходима гораздо большая скорость, чем та, с которой шел самолет, иначе судно начинает терять устойчивость в воздухе. Когда в 17.07.45, 5 звуковая сигнализация АУАСП (автомат углов атаки и самолетных перегрузок) предупредила об этом, самолет оказался именно в таком неустойчивом положении.

Затем отключился автопилот. Поняв это, в 17.07.49 командир в 17.07.51 приказал добавить скорость. Второй пилот, чтобы исправить сваливание самолета на левую сторону, начал работать штурвалом. Но делал это слишком резко, и в 17.07.58 штурман предупредил его словами: «Тише, тише, тише!» В 17.07.59 второй пилот понял, что нужно давать вправо, чтобы самолет окончательно не свалился на левую сторону.

После того как в 17.08.01 зазвучала звуковая сигнализация радиовысотомера, предупреждающего, что высота ниже 700 м, экипаж понял, что манипуляции со штурвалом ошибочны, а чтобы самолет вернулся в устойчивое положение в воздухе, нужно добавить оборотов двигателя. В 17.08.09 второй пилот уже не сомневался, что именно эта ошибка приведет к катастрофе. При столь низкой скорости нельзя выходить на такой сильный угол атаки, о чем свидетельствует его крик в 17.08.09, 5: «Взлетный режим!» Скорее всего, он понял, что следовало включать этот режим. Но в следующую секунду осознал, что не успевает.

И главное, считает Юрий Сытник, экипаж так и не выпустил закрылки и предкрылки, которые позволяют летать на меньших скоростях и уберечься от сваливания даже при столь малой скорости.

Комиссия по расследованию причин катастрофы авторитетно заявила: виной трагедии стала ошибка пилота.

Катастрофы двух «Боингов-767» и двух «Боингов-757» в США

11 сентября 2001 года террористы-смертники захватили четыре пассажирских самолета, выполнявших внутренние рейсы в США. «Боинг-767-223ER» авиакомпании «Американ эйрлайнз» врезался в Северную башню Всемирного торгового центра в Нью-Йорке. «Боинг-767-222» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз» врезался в Южную башню ВТЦ. «Боинг-757-223» авиакомпании «Американ эйрлайнз» рухнул на здание Пентагона в Вашингтоне. Наконец, «Боинг-757-222» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз» упал в штате Пенсильвания. Всего на этих четырех лайнерах летели 266 человек. В результате терактов погибли более 3100 человек.

Во вторник 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке проходили выборы в городской муниципалитет. Среди важных международных событий — открытие очередной сессии Генеральной Ассамблеи ООН. А для 50 тысяч ньюйоркцев, работавших в семи зданиях Всемирного торгового центра (ВТЦ), где разместилось более тысячи коммерческих учреждений, это был обычный трудовой день. В этом самом большом офисном комплексе в мире выделялись две 110-этажные башни-близнецы. На крышу этих небоскребов

поднимались туристы, чтобы полюбоваться панорамой Нью-Йорка. С утра и до вечера в здания направлялся поток посетителей. В холлах, скоростных лифтах, коридорах сновали тысячи сотрудников адвокатских, страховых и прочих фирм — и столько же, наверное, посетителей.

Учреждения, арендовавшие в двух башнях ВТЦ служебные площади, олицетворяли частный капитал, мировую торговлю. Невообразимо высокие башни — красноречивый символ могущества и богатства Америки, ее мирового господства. Неподалеку Уолл-стрит, биржа — часть Нью-Йорка, где произошла невиданная в истории концентрация мировых денег. Когда говорят, что Нью-Йорк — «финансовая столица мира», речь идет как раз об этой части города. Для тех, кто задался целью унизить Америку, растоптать ее престиж и идеалы, Всемирный торговый центр — идеальная цель.

…Утром 11 сентября практически одновременно четыре группы террористов готовились к посадке в самолеты в трех крупных аэропортах Восточного побережья США. Первая группа стояла в очереди на посадку на борт самолета «Боинг-767» авиакомпании «Американ эйрлайнз»: в 7.45 утра он вылетит из бостонского аэропорта имени Логана в Лос-Анджелес.

У соседней стойки авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз» вторая группа террористов ожидала посадки на борт точно такого же «Боинга»: этот вылетает в Лос-Анджелес в 7.58.

А в это же время в аэропорту Ньюарка, штат Нью-Джерси, регистрацию перед посадкой в самолет «Боинг-757» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз» — рейс на Сан-Франциско, вылет в 8.01 — проходили члены третьей группы террористов.

Наконец, четвертая группа завершала предпосадочные формальности в столичном аэропорту имени Даллеса. Их цель — самолет «Боинг-757» авиакомпании «Американ эйрлайнз», который в 8.10 вылетит в Лос-Анджелес.

Все террористы спокойно прошли контроль. Единственное их оружие — спрятанные в сумках пластмассовые ножи для резки картона, не вызвавшие тревоги у сотрудников авиакомпаний. Все самолеты поднялись в воздух строго по расписанию. Все они захвачены террористами примерно в одно и то же время — через несколько минут после того, как последний самолет оказался в воздухе.

«Не знаю как теперь, но до сих пор на внутренние рейсы довольно просто пронести холодное оружие, — признался американский пилот, регулярно летающий на внутренних линиях одной из американских авиакомпаний. — И если вы когда-либо бывали у кабины пилотов 767-х или 757-х „Боингов“, вам известно, что дверь кабины легко выбивается ногой».

Именно так и поступили террористы. Во всех случаях угонщики действовали примерно одинаково. В каждом самолете оказались 4—5 террористов, вооруженных резаками. Это острое лезвие в пластмассовом корпусе, в домашнем хозяйстве такими режут картон. На спецконтроле в аэропорту резак сойдет за бытовой инструмент. Но в умелых руках он вмиг перерезает горло.

Судя по некоторым звонкам пассажиров с борта, террористы грозили взорвать самолет, но настоящих бомб у них не было. После взлета они нападали на стюардов или затевали драку с пассажирами,

подкарауливая, когда озадаченные происходящим пилоты откроют изнутри ведущую в кабину дверь. После этого врывались внутрь и полностью брали контроль над лайнером. Летчиков убивали сразу или после того, как они подчинялись приказам.

«Боинг-767-223ER» авиакомпании «Американ эйрлайнз», выпущенный в 1987 году, бортовой номер N334AA, выполнял рейс № 11 по маршруту Бостон — Массачусетс — Лос-Анджелес. На борту самолета, оснащенного двигателями «Дженерал электрик» модели CF6-80A2, находились 11 членов экипажа и 81 пассажир (всего 92 человека).

Ворвавшись в кабину пилотов, террористы первым делом потребовали прекратить связь с землей. Одновременно их сообщники собрали пассажиров и остальных членов экипажа в хвостовой части лайнера.

Связь с «Боингом-767» потеряна в 8.20 утра. На земле к этому отнеслись спокойно. «Мы иногда теряем связь с самолетами, — пожимал плечами авиадиспетчер Центра УВД в нью-хемпширском городе Нашуа, он должен был вести „борт“ в течение первого часа полета. — О том, что это действия террористов, никто не помышлял».

Определенное беспокойство у диспетчеров вызвал тот факт, что самолет начал неожиданно менять курс. Как только «Боинг-767» пересек границу штата Нью-Йорк, он резко повернул влево и, следуя над долиной Гудзона, направился прямо на Нью-Йорк. Впрочем, поразмыслив, диспетчеры решили, что самолет, потеряв связь с землей, просто намерен совершить экстренную посадку в одном из нью-йоркских аэропортов.

О том, что «борт» N334AA захвачен террористами, на земле узнали лишь в 8.34, то есть через 14 минут после захвата. У одного из диспетчеров в Нашуа, пытавшихся установить связь с самолетом, вдруг раздались голоса в наушниках. «Судя по всему, пилоту просто удалось незаметно включить микрофон, и мы могли слышать все, что происходит в кабине пилота», — вспоминает диспетчер. В Нашуа слышали, как кто-то на плохом английском дает команду пилоту самолета изменить курс: «Не делай глупости! Тебе ничего не грозит!» Затем этот же голос: «Мы захватили и другие самолеты!»

Одной из стюардесс удалось связаться по мобильному телефону со своим начальством в Бостоне. Она сообщила, что самолет захвачен террористами, одна из ее коллег погибла, однако, что происходит в кабине пилотов, — ей неизвестно.

Но и после этих звонков паники на земле не возникало. Все продолжали считать, что самолет в какой-то момент запросит экстренную посадку в Нью-Йорке, откуда террористы и обратятся к властям со своими требованиями. «Разумеется, ситуация была нештатная, но, честно говоря, мы больше думали о том, в какой аэропорт направить самолет и какие требования выдвинут угонщики», — говорил диспетчер. На всякий случай необходимую подготовку начали вести во всех аэропортах, обслуживающих Нью-Йорк.

А в это время на борту самолета развертывалась настоящая драма. Террористы начали убивать летчиков. «Другого не могло быть, — утверждает один из пилотов авиакомпании „Юнайтед эйрлайнз“. — Для того чтобы превратить самолет в летающее оружие, необходимо

избавиться от экипажа. Никто и никогда не направит самолет в здание. Пилот понимает, что он в любом случае покойник — врежется он в ВТЦ или нет, а потому скорее всего направит самолет в океан, чтобы сократить число жертв». Уничтожив экипаж, за штурвалы сели террористы.

В 8.45 «Боинг-767» с бортовым номером N334AA достиг своей цели — протаранил верхнюю часть Северной башни Всемирного торгового центра в Нью-Йорке. Раздался страшной силы взрыв. В первых информационных сообщениях говорилось об ошибке пилота. В здании начинается пожар, к нему стягиваются почти все пожарные подразделения города.

Второй захваченный террористами самолет «Боинг-767-222» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз», выпущенный в 1983 году, бортовой номер N612UA, выполнял рейс 175 по маршруту Бостон — Лос-Анджелес. Самолет оснащен двигателями «Пратт энд Уиттни» модели JT9D-7R4D. На борту находились 9 членов экипажа и 56 пассажиров (всего 65 человек).

Захват самолета террористами прошел по отработанной схеме. Связь с бортом прервалась где-то между Ньюарком и Филадельфией. Тогда же на радарах было отмечено, что самолет поворачивает и тоже берет курс на Нью-Йорк. О том, что происходило на борту лайнера, известно только со слов пассажира, который заперся в туалете и начал набирать телефон 911.

К тому времени, когда самолет появился в небе над Нью-Йорком, наземные службы уже знали, что он захвачен. Более того, уже горела Северная башня ВТЦ. Тем не менее на земле еще явно не представляли себе истинного масштаба трагедии: гибель первого самолета была воспринята как трагическая случайность, жуткая, но тем не менее вполне возможная в случае захвата воздушного судна. Те немногие, кто к тому времени знал о захвате самолетов, посчитали, что в кабине пилотов началась борьба, из-за которой самолет потерял управление, а жители Нью-Йорка, видевшие, как огромный самолет врезается в башню, были уверены, что произошла фатальная ошибка. «Мне сразу вспомнилось, что я уже читал о таких случаях, — вспоминает очевидец катастрофы. — О том, что это запланированная акция, я и не думал».

В 09.03 огромный «Боинг-767» — за штурвалами террористы-смертники — на большой скорости врезался в Южную башню Всемирного торгового центра. Раздался взрыв, вспыхнул пожар; все находящиеся на борту лайнера мгновенно погибли, как и люди в здании, оказавшиеся в эпицентре взрыва. Трудно поставить себя на место пассажиров авиалайнеров, которые в этот день, 11 сентября, были похищены террористами. Что чувствовали пассажиры в последние секунды жизни в момент приближения самолетов к башням нью-йоркских небоскребов?

Дэвид Люсерн находился в офисе «Номура секьюритиз», расположенном напротив здания ВТЦ: «Я услышал страшный гром, а потом увидел настоящий огненный дождь — знаете, как если бы кто-то выстрелил горящими конфетти. Мы стояли с коллегами у окна, когда кто-то заметил самолет, который несся прямо на нас. Кто-то побежал, а я не мог сдвинуться с места. Да и куда убежишь от самолета? Стоял — кажется, молился. В последний момент он отвернул от нас, прошел между нами и

соседним зданием. Все произошло в секунду. Единственное, что я успел заметить, — огромная эмблема „Юнайтед эйрлайнз“. Потом выбежал на улицу и увидел, как люди начали прыгать из окон ВТЦ. Некоторые прыгали, держась за руки. За какие-то пять минут я насчитал человек двадцать пять. И вот этого я никогда не забуду — этих людей, которые прыгали, держась за руки. Я почувствовал даже не ужас, а какую-то жуткую боль за них».

Второй таран не оставил никаких сомнений. Именно тогда впервые заговорили о том, что террористы, захватившие самолет, имеют хорошую летную подготовку.

Шведский эксперт по безопасности полетов Бу Селльберг: «Пилоты-камикадзе обладали высочайшим уровнем подготовки. Первоначальные объяснения и заявления типа — смертникам достаточно было месяц поучиться и получить обычный сертификат летчика-любителя, чтобы направить „Боинги“ в цели, — не выдерживают критики. Чтобы „нырнуть“ с обычной полетной высоты, 9000 м, пройти сквозь облака и точно ударить по зданиям, требуется высочайшая подготовка…»

А в это время в Нью-Йорке только приступили к оценке ситуации. Сотрудники службы безопасности центра передали всем находившимся в башнях предписание ни при каких обстоятельствах не пытаться покинуть здания самостоятельно. Башни построены таким образом, говорили они, чтобы выдержать подобную катастрофу. Находящиеся на этажах ниже места взрыва, говорили охранники, в полной безопасности. Тем, кто находился выше взрыва, должны помочь пожарные и спасатели, имеющие соответствующее оборудование.

Федеральные власти также пытались определить степень угрозы. По распоряжению ФБР Федеральное управление авиации распорядилось закрыть все аэропорты вокруг Нью-Йорка и начало проверку всех самолетов, находившихся в воздухе. Особое беспокойство у сотрудников ФБР вызывал рейс № 77.

В 09.20 из международного аэропорта имени Даллеса (Вашингтон) поднялся в воздух самолет «Боинг-757-223» авиакомпании «Американ эйрлайнз», выпущенный в 1991 году, бортовой номер N644AA, выполнявший рейс № 77 по маршруту Вашингтон-Даллес — Лос-Анджелес. Самолет оснащен двигателями «Роллс-Ройс» модели RB211-535E4-B. На борту 58 пассажиров и 6 членов экипажа (всего 64 человека).

Первые два самолета с самого начала операции предназначались для уничтожения ВТЦ, двух башен-близнецов в Нью-Йорке. Третий, возможно, был нацелен на Белый дом, но в последнюю минуту перенацелен на Пентагон, поскольку пилот-террорист мог не найти спрятанный в зелени листвы невысокий Белый дом. Что касается Пентагона, то это огромный, легко различимый с воздуха пятиугольный комплекс — самое большое из зданий аппарата управления страны.

Связь с самолетом была потеряна одновременно с другими, однако и после этого «борт» N644AA продолжал держаться правильного курса, поэтому подозрений поначалу не возникало. О том, что самолет захвачен, стало известно вскоре после первого удара по ВТЦ. В штаб-квартиру ФБР позвонил заместитель министра юстиции США Тед Олсон и сообщил, что рейс № 77, которым его жена отправилась из Вашингтона в Лос-Анджелес,

захвачен террористами. О том, что произошло в Нью-Йорке, Олсон еще не знал. Сотрудник ФБР пообещал разобраться в происшедшем, однако не сказал Олсону ни о захвате других самолетов, ни о катастрофе в Нью-Йорке.

Судя по всему, террористы ждали сообщений об успешном завершении налета на Нью-Йорк, так как только после первого удара по центру самолет резко развернулся и взял курс на Вашингтон. Стюардесса успела сообщить на землю: экипаж нейтрализовали из баллончиков каким-то газом. Ее последние слова: «Они режут пассажиров ножами…»

О «борте» N644AA, который вполне мог оказаться еще одной «летающей ракетой», немедленно сообщили всем находившимся в Вашингтоне высшим чиновникам страны. Министр обороны Доналд Рамсфелд выехал в Пентагон, чтобы принять участие в заседании экспертов, которые должны были решить, что делать с самолетами, захваченными террористами и еще находящимися в воздухе? По дороге в здание министерства обороны Рамсфельд распорядился закрыть для полетов все воздушное пространство страны и приступить к эвакуации из всех правительственных и важных общественных зданий американской столицы.

В 9.40 этот приказ, отданный впервые за все время существования американской гражданской авиации, доведен руководством Федерального управления авиации до сведения авиакомпаний. Всем самолетам, находившимся в воздухе, отдан приказ немедленно совершить посадку в ближайшем от них аэропорту. Одновременно отдан приказ о приведении в боевую готовность ВВС и системы ПВО.

Министр обороны Рамсфелд уже отдал приказ поднять в воздух истребители для защиты Вашингтона, когда третий из захваченных «Боингов» обрушился на так называемое армейское крыло Пентагона, где располагается отдел военного планирования. В здании также заполыхал сильный пожар. Взрыв раздался в 9.45, и уже через пять минут начался великий исход — эвакуация здания. Рамсфелд лично руководил спасательными работами.

Майор Джим Кьюсак находился в министерстве обороны США: «Я не отрываясь следил за трансляцией того, что происходит в Нью-Йорке. Можете верить мне или нет, но, когда самолет врезался в Пентагон, ни я, ни мои коллеги этого не заметили: мы находились в противоположном крыле здания. О том, что на Пентагон упал самолет, мы узнали из новостей. Это чистая правда».

Тед Олсон, министр юстиции США, находился в своем кабинете в Вашингтоне; «Боинг», на котором летела его жена, упал в нескольких кварталах от министерства: «Она не должна была быть в этом самолете. Сначала мы думали, что она полетит позже. Но ей так хотелось сделать приятное людям, к которым летела в Калифорнию, что она поменяла билет. Когда она мне позвонила из самолета, я подумал, что меня разыгрывают. „Ты можешь себе такое представить? — сказала она мне, перед тем как оборвалась связь. — Наш самолет угнали“. Через минуту снова до меня дозвонилась и начала рассказывать о том, что происходит вокруг. Минуты через две связь снова прервалась, и потом я уже услышал только взрыв».

…Самолет «Боинг-757-222» авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз», выпущенный в 1996 году, бортовой номер N591UA, выполнял рейс № 93 по маршруту Ньюарк (Нью-Джерси) — Сан-Франциско. Лайнер был оснащен двигателями «Пратт энд Уиттни» модели PW2037. На борту находились 7 членов экипажа и 38 пассажиров (всего 45 человек).

Последний угон этого дня начинается со странного шума и заканчивается резким криком в кабине «Боинга» — испуганный голос без акцента: «Эй, вон отсюда!»

За секунду до этого в кабине раздался сигнал, означающий, что получено текстовое сообщение — нечто вроде электронной почты: оно высвечивается у пилотов на дисплее зелеными буквами на черном фоне.

Диспетчер в Чикаго уже сообщил о похищении «Боинга-757-223» («борт» N644AA) и разослал всем сообщение: «Внимание, опасность вторжения в кабину!» Экипаж «Юнайтед» еще успевает отправить только одно слово: «Подтверждаем». Секунду спустя самолет был похищен.

Такого дня авиадиспетчеры не помнят. Красная тревога во всех 22 Центрах УВД от побережья до побережья. Ни единого случая угона в США за последние десять лет — и вдруг за один час четыре!

В 9.35 «Боинг-757-222» («борт» 59ША), отправившийся из Ньюарка в 8.42, пролетает неподалеку от Кливленда, Огайо. Микрофон включен главарем террористов ливанцем Зиадом Джаррахом — в Германии он стал фанатиком. Магнитофон записывает 30 минут, начиная с 9.30. Джаррах разговаривает с сообщником по-арабски. Они угрожают, что разобьют самолет, если пассажиры возьмут на себя управление. Слышно, как Джаррах и остальные возносят молитву Аллаху.

За день до этого Джаррах послал прощальное письмо своей девушке Айсель, оставшейся в Германии. В день трагедии, уже в самолете, около 9 часов, звонит Айсель.

Над Кливлендом, Огайо, Зиад набирает высоту, затем снижается, отклоняясь вправо, в южном направлении, и делает разворот на восток, на Вашингтон. Курс на Белый дом, на Капитолий? Направляются ли террористы к Кэмп-Дэвиду?

Эвакуация работников Белого дома и прочих государственных учреждений в Вашингтоне шла полным ходом, продолжались спасательные работы у Пентагона и в Нью-Йорке, когда у военных и ФБР окончательно отпали сомнения по поводу рейса № 93. Шедший до сих пор обычным маршрутом, «Боинг» резко повернул в сторону и начал движение в опасном направлении: на его пути располагались атомная электростанция и Кэмп-Дэвид, загородная резиденция президента. В небо поднялись истребители ВВС, которым было поручено любой ценой не допустить нового теракта.

9.45. В салоне «Боинга», сменяя друг друга, трое террористов держат в заложниках 37 пассажиров и 5 бортпроводников, разделив их на две группы. Впереди, в первом классе, задернута занавеска — там сидят двенадцать человек; позади, почти в самой хвостовой части, — все остальные.

Террористы позволяют жертвам вести оживленные телефонные разговоры, даже требуют, чтобы те ввели близких в курс дела. Стюардесса

Сэнди Брэдшо по телефону рассказывает мужу, что тайком кипятит воду в бортовой кухне, чтобы использовать ее против террористов.

Четыре звонка сделал 38-летний Томас (Том) Бернетт, менеджер фирмы, производящей медицинское оборудование. Он направляется домой — в Сан-Рамон, Калифорния. Позвонив в первый раз, он говорит своей жене Дине, которая стоит на кухне перед телевизором и смотрит на горящие небоскребы ВТЦ: «Нет, у меня не все нормально. Сижу в угнанном самолете. Одного человека зарезали, у них есть бомба. Сообщи властям».

Во время второго звонка Том Бернетт передает: «Они в кабине». Он спрашивает у жены: «Там, во Всемирном торговом центре, был пассажирский самолет?» Когда она отвечает, что не знает, Том говорит: «Ладно».

В третий раз Бернетт снова хочет знать только новости, выуживает информацию у жены. Она рассказывает про Пентагон.

Наконец последний звонок. «Значит, так: у нас здесь собралась группа, мы что-нибудь предпримем». Его жена кричит: «Нет!» Она призывает его сидеть на месте, ничего не предпринимать. Но Том отвечает: «Раз они собираются разбить самолет, мы должны что-нибудь сделать». Затем он выключает телефон — навсегда.

9.59. В самолете в это время как минимум трое обращаются к Всевышнему. Молится Тодд Бимер, 32-летний бизнесмен из Нью-Джерси. С 9.41 он не может связаться с семьей и разговаривает с Лизой Джефферсон, одной из руководителей телефонной компании. Он рассказал ей о своих детях: трехлетнем Дэвиде и годовалом Майке. Бизнесмен умолял Лизу Джефферсон позвонить его жене и передать, что он любит ее.

Бимер также рассказал о плане пассажиров восстать против террористов. И о том, что в проходе на полу лежат капитан и второй пилот, раненные или, возможно, убитые. И сейчас, время почти 9.58, он вызывает свой домашний номер и начинает читать молитву.

Лиза Джефферсон повторяет за ним слова. Когда молитва окончена, Бимер отходит от телефона, но тот еще работает. Она слышит, как кто-то говорит: «Ну что, ребята, готовы?» — а потом: «Вперед!»

С 10.01 звукозаписывающим аппаратом в кабине зафиксированы крики и ругательства на английском и арабском, звуки борьбы, свалки. Пилот Зиад Джаррах хорошо подготовился к борьбе. Но свой последний бой он проигрывает.

Четвертый «Боинг» терпит крушение в начале одиннадцатого. Самолет стремительно снижается; очевидцы замечают, как он раскачивается вправо и влево, резко ныряет вниз, трясется и, наконец, пропахивает длинную борозду 10-метровой глубины в поле в окрестностях Шенксвилла на западе Пенсильвании. Самолет и людей разрывает на мелкие части.

Вначале появилась информация, что пассажирский самолет сбит военными истребителями. Попала ли в «Боинг» управляемая ракета? Части самолета найдены на расстоянии 8 км от места крушения. Один из пассажиров этого рейса (Нью-Йорк — Сан-Франциско) позвонил по сотовому из туалета диспетчеру службы 911 и предупредил, что лайнер захвачен. Он прокричал, что «на борту произошел взрыв, в салоне белый дым», — тут связь оборвалась. Одновременно высокопоставленный

представитель спецслужб сообщил: чуть раньше другой пассажир этого рейса, Марк Бингхэм, позвонил по «мобильнику» своей матери. Он передал, что террористов трое и у них есть бомба. Это единственное свидетельство подобного рода. Американские власти сразу заявили, что «Боинг» не был атакован истребителями ВВС США.

Тем временем в Нью-Йорке происходит, казалось, невероятное. В 10.04 охваченная огнем Южная башня ВТЦ рушится до основания. При этом отчетливо слышны несколько взрывов. В 10.30 падает Северная башня.

Небоскребы на глазах всего мира рухнули, погребая под собой, в числе многих жертв, спасателей, полицейских, пожарных. Пожарных 11 сентября здесь погибло больше, чем за полтора с лишним века существования противопожарной службы города — гордости нью-йоркцев.

В 1945 году в перекрытие между 78-м и 79-м этажами знаменитого «Эмпайр стейт билдинг» на 34-й улице врезался бомбардировщик В-25. Погибли 14 человек. Пожар был потушен за 35 минут, здание выстояло: оно сделано «с запасом», превышавшим тогдашние требуемые стандарты.

На этот раз башни сложились с удивительной легкостью. Многие спрашивали — почему?

По мнению специалистов, участвовавших в возведении Всемирного торгового центра, стальной каркас здания хоть и имел очень большой запас прочности, но не был рассчитан на пожар такой силы. Ведь на конструкцию обрушилось 24 тысячи галлонов (более 90 тысяч литров) горящего авиационного топлива. В целом такие строения сравнимы с трубой со стержнем внутри: сначала монтируется стальной несущий каркас, на который потом навешиваются стены. Сталь попросту начала плавиться. Межэтажные перекрытия делались облегченными, это дешевле, они крепились к наружным стенам и внутренней колонне стропами на болтах, а не приваривались, что крепче. Здесь строители или заказчик решили сэкономить эти облегченные стропы и дали слабину — не выдержали температуры горящего авиационного топлива, а пожарные жиклеры, разумеется, были разрушены взорвавшимися самолетами. Кроме того, из-за открытых пространств и отсутствия солидных перегородок, ветер разгулялся и раздул пламя.

Межэтажные перегородки стали складываться одна на другую, удваивая, утраивая, учетверяя нагрузку… Хватило 15 секунд.

Инженеры-строители рассчитали устойчивость зданий при ураганном ветре (они обладали гибкостью и раскачивались, но для обитателей это было почти незаметно) и при столкновении с самолетом, исходя из изученного вдоль и поперек случая с упомянутым инцидентом с «Эмпайр стейт». И хотя направленные на башни ВТЦ самолеты были значительно тяжелее того бомбардировщика, они устояли, не опрокинулись, что дало возможность эвакуировать служащих, которые оказались ниже очага возгорания. Те, кто оставались выше, были обречены. Развались здания сразу, жертв оказалось бы много больше. А так спасли 25 тысяч человек. Погибли, помимо более 2, 5 тысячи служащих, оказавшихся в ловушке на верхних этажах, 23 полицейских, 37 представителей властей города Нью-Йорка и 343 пожарных.

Кадры, запечатлевшие, как на Манхэттен обрушивается чудовищный серый вал от двух небоскребов ВТЦ, обошли весь мир. Однако

далеко не все видели самую жуткую сцену: как еще до этого люди, которые оставались в здании, выходили на подоконники и поодиночке, а чаще вдвоем — взявшись за руки — бросались вниз с высоких этажей. Они предпочли встретить смерть на земле: оставаться внутри горящего здания еще страшнее.

Майк Уилсон находился на 51-м этаже здания ВТЦ: «Везде говорили о том, что не надо выходить из помещений. Однако я увидел тех, кто, несмотря на предупреждения, стал спускаться по пожарным лестницам, и решил, что лучше к ним присоединиться, чем просто сидеть и ждать. Это меня спасло. Очень многие ребята в моем офисе полагали, что вот, самолет уже врезался, ничего больше не случится. Не верили, что здание разрушится, и остались. Все они погибли».

Габриэль Розенфельд находился у здания ВТЦ: «Я стоял и смотрел, как разрушается здание, в котором я работал. Стоял и не знал, что делать — благодарить небо за то, что я не успел войти в здание, или проклинать его за то, что оно показало мне столько страданий. Но, может быть, самое страшное из того, что я видел, — это толпа людей, которая выдернула из телефонной будки человека, пытавшегося дозвониться домой, а потом начала драться за право сделать первый звонок. Вот этого я никогда не забуду».

Рухнули и близлежащие «высотки». Еще несколько осевших многоэтажных зданий уберут потом. Груды руин и строительного мусора, обгоревшие, покореженные стальные балки и опоры, остовы автомобилей и автобусов, цемент, бетон, пыль, разлетевшиеся листки бумаги — документы из теперь уже не существующих контор… Страшная картина.

В больницы Нью-Йорка за первые четыре часа поступило около двух тысяч раненых, свыше семисот из них — в тяжелом состоянии.

В 10.40 рушится часть горящей западной стены Пентагона. Пожар здесь продолжается многие часы.

В середине дня прекратили работу почти все правительственные учреждения и торговые центры.

Военные тем временем продолжали усиленные поиски подозрительных самолетов. Объявлено, что все самолеты, направляющиеся в США, будут садиться в канадских аэропортах. В Вашингтоне и Нью-Йорке введено чрезвычайное положение. Командующий Атлантическим флотом США получил приказ обеспечить прикрытие Восточного побережья США. Побережье начали патрулировать авианосцы. Аналогичные меры безопасности были приняты и на Западном побережье Штатов. После полудня Федеральное управление авиации официально объявило, что в воздушном пространстве страны остаются лишь 50 самолетов, — ни один из них не передает ничего о нештатных ситуациях.

А где все это время находился президент США Джордж Буш? Когда первый самолет врезался в Северную башню ВТЦ в Нью-Йорке, кортеж Джорджа Буша подъезжал к зданию средней школы имени Эммы Брукнер в городе Сарасота, штат Флорида. По плану президент должен был выступить перед учениками школы с лекцией о пользе чтения. В 9.05 в класс вошел глава президентской администрации Эндрю Кард и на ухо сообщил президенту о случившемся. Лекция была прервана; Буш вышел из класса, а всех присутствовавших в школе — учеников, родителей,

учителей, журналистов — попросили перейти в школьную библиотеку.

В 9.30 к собравшимся вышел президент. К этому времени все уже знали о трагедии в Нью-Йорке, однако, по свидетельству одного из журналистов, слова президента: «Америка подверглась нападению террористов» — шокировали собравшихся. Заявление Буша было кратко: «Терроризм против нашей страны не пройдет!» Через две минуты его кортеж на полной скорости мчался к аэропорту Сарасоты, где уже готовился к вылету президентский «Боинг-747».

В 9.57 он взлетел. Во время полета стало известно, что еще один самолет упал на здание Пентагона в Вашингтоне. Затем пришли сообщения об эвакуации правительственных зданий в Вашингтоне, закрытии всех аэропортов страны и падении самолета под Питтсбургом. Начиная с этого момента сотрудники пресс-службы президента перестали давать информацию о местонахождении Джорджа Буша, до тех пор пока самолет не приземлился на охраняемом военном объекте.

Президент на своем самолете в тот день совершил несколько взлетов и посадок в разных концах страны, причем средства массовой информации сообщали лишь о том, где он побывал. Прошло несколько часов после взрывов, когда наконец передали обращение президента Буша — на пленке, не в прямом эфире. Оно записано на военно-воздушной базе, которую президент уже успел к тому времени покинуть. В 13.04 президент выступил с развернутым обращением к нации: сообщил о принятии ряда важных решений, в том числе о приведении американских вооруженных сил как на территории США, так и за ее пределами в полную боевую готовность: «Не сомневайтесь, Соединенные Штаты найдут и накажут всех причастных к этим трусливым терактам».

Мэр Нью-Йорка Рудольф Джулиани целый день провел в руинах, в посеревшем от пыли костюме. По телевизору его не раз показывали: он разговаривал с пожарными, не покидал спасательные работы.

Министр обороны США Доналд Рамсфелд заявил, что в среду эвакуированные сотрудники Пентагона вернутся на свои места в уцелевшей части здания и продолжат работу. После теракта из здания оборонного ведомства США были эвакуированы около 20 тысяч человек, сообщает Си-Эн-Эн.

На базе ВВС Оффутт, штат Небраска, в штаб-квартире стратегического командования вооруженных сил США под председательством президента прошло заседание Совета национальной безопасности. На прямой связи с базой были находившиеся в Вашингтоне вице-президент Дик Чейни, министр обороны Доналд Рамсфелд, государственный секретарь Колин Пауэлл и советник президента Кондолиза Райс. Совещание продолжалось около часа. Его итог — принятие решения о предоставлении «всех ресурсов государства, разведывательного сообщества и правоохранительных структур» в распоряжение следствия по делу о терактах.

После окончания совещания и обеда президентский самолет вылетел на базу ВВС Эндрюс под Вашингтоном. В Белый дом Джордж Буш прибыл в 18.45. В Овальном кабинете президент США выступил с очередным обращением к нации: цитировал Священное писание и вновь обещал найти и сурово покарать виновников катастрофы.

К вечеру мэр Вашингтона Энтони Уильямс объявил в столице чрезвычайное положение, но комендантский час так и не был введен. Белый дом, Капитолий и главные памятники столицы окружены полицейскими нарядами и «опечатаны» желтой лентой.

Новый директор ФБР Роберт Мюллер сообщил прессе, что на расследование терактов брошена четвертая часть всех сотрудников бюро. После изучения списков пассажиров захваченных самолетов были установлены фамилии многих террористов; большинство из них — граждане Египта, Саудовской Аравии или Объединенных Арабских Эмиратов. По всей Америке и за ее пределами были начаты поиски их сообщников. Организатором произошедшего назвали известного международного террориста Усаму бен Ладена, хотя тот категорически отрицал свою причастность к этим событиям; при этом, правда, призывал к священной войне против США.

ФБР буквально через день назвало главных подозреваемых в угоне самолетов: выходцев из Саудовской Аравии Мохаммеда Атта Мервана аль-Шейхи и братьев Аднана и Амира Бухари.

Главным доказательством «арабского следа» стали находки в автомобиле, припаркованном неподалеку от аэропорта в Бостоне, откуда был угнан один из самолетов. В машине были обнаружены инструкция по пилотированию самолета на арабском языке и Коран. Именно эту машину арендовали братья Бухари, которые не только числились в списке пассажиров, но и, как вскоре выяснили следователи, окончили курсы пилотов.

Не имея возможности изобличить террориста номер один Усаму бен Ладена, миру показали по телевизору снимки некого усредненного, составленного как фоторобот «бенладеновидного» зла. Того факта, что подозреваемые и бен Ладен имеют саудовские корни, оказалось достаточно, чтобы еще до проведения следствия представители американской администрации заявили, что за терактами «на 95 процентов стоит бен Ладен».

Через день стройная версия рухнула. В ФБР позвонил живой и невредимый «террорист-камикадзе» Аднан Бухари, который сообщил, что его документы были украдены некоторое время назад. Он также сообщил, что второй «террорист», его брат Амир, погиб еще год назад.

В конце концов выяснилось, что на самом деле террористов было девятнадцать. По четыре-пять на каждый угнанный самолет. Были обнародованы их имена. В каждой группе было кому завладеть управлением и довести машину до места запланированного взрыва. Установлено даже, кто из угонщиков, где и когда получал в США (в штате Флорида, в частной школе) соответствующую подготовку, научился летать на американских самолетах. Смертники за много месяцев до 11 сентября знали, какое задание им предстоит выполнить. Хозяин одной из летных школ, житель Флориды Руди Деккерс, за полгода обучивший двух арабов, был взят под стражу. Одним из его учеников оказался Мохаммед Атта — он сидел за штурвалом самолета, врезавшегося в здание ВТЦ.

Власти, ведущие расследование, установили, каким образом и через какой контрольно-пропускной пункт (в штате Мэн) они пробрались из

Канады в США, как, когда и где делались пересадки с одного вида транспорта на другой (в Портленде), где покупались авиабилеты, какие брались напрокат автомашины, какими банковскими счетами пользовались. Без суда и следствия арестованы более двух тысяч лиц в порядке превентивной меры, в основном иммигрантов из Саудовской Аравии, Египта и Пакистана. Через год, впрочем, остался один обвиняемый — гражданин Франции Закария Муссауи.

В 429 коммерческих аэропортах страны вводились все новые меры по предотвращению возможных терактов. Для часто путешествующих предлагали пояса и бюстгальтеры без металлической фурнитуры, чтобы не звенели при прохождении через металлоискатель. Пассажиров теперь обыскивали, заставляли разуваться и т.п. Им приходилось переминаться с ноги на ногу в непривычных для американцев длинных очередях.

Тяжесть последствий «черного вторника» 11 сентября ощутили многие авиакомпании. Самые слабые прекратили существование практически сразу. Другие сократили количество рейсов — люди просто боялись летать. Те, что посильнее, поначалу вроде бы выстояли. Но через год очередь дошла и до них.

Новый удар грома грянул в самом конце июля 2002 года, когда о банкротстве объявила средняя по масштабам США авиакомпания «Вангуард эйрлайнз». Ее лайнеры, выполнявшие внутренние рейсы по семнадцати направлениям, замерли на стоянках. Почти все сотрудники — примерно 1200 — были уволены. Исключение составили лишь 60 пилотов и других членов экипажей, которых руководство оставило в надежде найти новые источники финансирования.

Впрочем, это был лишь первый звонок, за которым последовали другие. Спустя неделю разорилась «Ю-Эс эйруэйз», седьмая по объему перевозок авиакомпания страны. Почти сразу «Американ эйрлайнз» — крупнейший в мире авиаперевозчик — объявил, что до марта 2003 года сократит 7 тысяч своих служащих. Кроме того, на 9 процентов будет урезан объем операций, проводимых компанией. Таким образом она надеется сократить свои убытки на 1, 1 миллиарда долларов в год.

За первым номером последовал и второй. Буквально через два дня авиакомпания «Юнайтед эйрлайнз», уступавшая только «Американ», объявила о том, что вскоре может начать процедуру банкротства и подать в суд иск о защите от кредиторов. За полтора года фирма потеряла почти 3 миллиарда долларов и каждый день продолжала терять еще по миллиону.

На этом фоне судьба «Дельты», «Норсуэст» и «Континентал» — третьего, четвертого и пятого авиаперевозчиков страны — выглядит почти фантастической: они заключили долгосрочное партнерское соглашение, чтобы преодолевать трудности сообща.

Счет погибшим во время «черного вторника» продолжался год. 19 августа опубликован список из 2819 фамилий. После перепроверки цифра, опубликованная 1 сентября, — 2807. Идентифицировано 1379. Неизвестна судьба еще 78 лиц. Среди погибших — 500 иностранцев. К общему числу жертв следует добавить 233 в Арлингтоне (Пентагон) и Пенсильвании. Террористов не считали. 11 сентября 2001 года — самый кровавый день в американской истории после битвы при Антьетаме в годы Гражданской войны в США.

Самолет Ту-154 сбит над Черным морем

4 октября 2001 года взорвался на высоте 11000 м и рухнул в Черное море самолет Ту-154 российской авиакомпании «Сибирь». На борту машины, совершавшей рейс по маршруту Тель-Авив — Новосибирск, находились 66 пассажиров и 11 членов экипажа.

Самолет Ту-154 авиакомпании «Сибирь» (бортовой номер 85639) совершал регулярный рейс № 1812 по маршруту Тель-Авив — Новосибирск. Последний раз лайнер вышел на связь в 13.44, после чего пропал с экранов радаров. Примерно через три минуты Гарик Оганесян, командир самолета Ан-24, летевшего с Ту-154 параллельным курсом, передал диспетчерам, что слева от него «произошел мощный взрыв, после чего неизвестный самолет потерял управление и упал в море». Правда, в его показаниях много странного. «Антонов» летел ниже «Туполева» минимум на 5—6 км. Следовательно, Оганесян не мог наблюдать поведение соседа сверху и тем более взрыв на его борту. Скорее всего, армянский пилот боковым зрением заметил уже падающие фрагменты Ту-154 и взрыв при ударе о воду.

После этого на пульт диспетчера поступило сообщение от пилота другого Ту-154 (тоже летел из Тель-Авива). По словам командира экипажа, в 180 км юго-западнее Сочи он видел плавающие в море обломки самолета. Точные координаты места падения лайнера — 42 градуса 11 минут северной широты и 37 градусов 37 минут восточной долготы.

После недолгих сборов туда отправились несколько вертолетов и четыре спасательных судна. Когда они прибыли на место трагедии, на поверхности моря плавали обломки самолета, личные вещи пассажиров и тела погибших. В этой катастрофе не выжил никто.

Представители авиакомпании «Сибирь» сообщили, что среди 66 пассажиров только 15 человек — граждане России, остальные — израильтяне. Этим рейсом летел и заместитель генерального директора компании «Сибирь» Виктор Алексеев.

Причина трагедии еще не стала известна, но президент России Владимир Путин уже предположил, что совершен теракт. По его словам, «с учетом последних событий в мире версия теракта отрабатывается в первоочередном порядке». Он назначил председателем комиссии по расследованию причин катастрофы секретаря Совета безопасности России Владимира Рушайло. Основная версия, как говорилось выше, — теракт на борту самолета.

Эту версию категорически отвергли представители таможенной службы аэропорта Бен-Гурион в Израиле, утверждавшие, что все пассажиры, которые поднялись на борт самолета Ту-154, прошли жесточайший таможенный контроль и ни один человек просто не смог бы пронести в самолет взрывчатку. Наученные горьким опытом, здесь очень жестко относятся к мерам безопасности (в год правительство Израиля тратит на эти меры около 100 миллионов долларов). Каждый улетающий из страны обязан пройти индивидуальное собеседование с представителями Службы безопасности Израиля. Разговор ведется на русском или английском языке прямо в аэропорту, в секции регистрации авиабилетов.

Пассажиру, вылетающему из страны, необходимо предъявить представителям Службы безопасности доказательства того, где он жил и чем занимался на территории Израиля. Багаж пассажиров тоже досматривается особым образом. Все сумки проходят через декомпрессионные камеры. Если в них есть взрывчатка, она взрывается прямо в них.

И без того строгий контроль был усилен после трагических событий в Нью-Йорке в сентябре 2001 года. «Мы уверены, что на борту самолета не было никакой взрывчатки; скорее всего, причиной трагедии стали технические неполадки на борту самолета», — заявили таможенники.

В то же время представители компании «Сибирь» отмечали, что погибший Ту-154 находился в хорошем техническом состоянии: в эксплуатации с 1991 года, общий налет 16703 часа, дата последнего капитального ремонта — декабрь 1999 года, налет после капитального ремонта — 3518 часов. Версию технических неполадок на борту самолета в компании называли маловероятной.

Высказывались предположения, что трагедия произошла вследствие взрыва одного из трех двигателей лайнера. К такому развитию событий обычно приводит механическое разрушение элементов двигателя: диски газовой турбины или их валы трескаются, а потом лопаются по швам. В этом случае фюзеляж самолета редко разрушается за одну-две секунды. Опытные летчики сразу вспомнили несколько подобных трагедий на бомбардировщиках Ту-22 в 60—70-е годы. Правда, после тех случаев «двигательные» КБ довели свои детища до ума, и в будущем аналогичных несчастий не наблюдалось.

Определенную опасность для любого самолета представляют топливные баки и трубопроводы. Баки расположены и в фюзеляже, в нижней части, и в «корневых» частях крыльев. Воспламенение паров топлива от малейшей искры вполне может разрушить лайнер. На некоторых машинах, чтобы избежать этого, в баки по мере их опустошения специально подают нейтральный газ — если экипаж подозревает неполадки с электроприводом. Однако, если бы на борту сибирского лайнера вспыхнуло топливо, летчики узнали бы об этом (благодаря срабатыванию сигнализатора) и успели бы сообщить о ЧП диспетчеру. Но бывают и исключения, например, взрыв американского «Боинга-747» в августе 1996 года, вылетевшего из Нью-Йорка в Париж. Самолет погиб на 15-й минуте полета над Атлантикой, разрушившись моментально. Пилоты не успели подать сигнал бедствия, и американские следователи установили истину только через год, подняв из океана, со 100-метровой глубины, 90 процентов остатков лайнера.

В числе «подозреваемых» оказалось шасси. В последнее время именно на этом типе самолетов случались «колесные» инциденты, когда шасси убиралось или вываливалось в самый неподходящий момент. Эксперты единодушны: несанкционированный выпуск даже одной из двух стоек шасси на высоте 10—11 км неминуемо приводит к разрушению сначала крыла, а затем и всего самолета всего за 5—10 секунд.

Агентство Ассошиэйтед Пресс предположило, что Ту-154 сбили террористы. Однако эту версию посчитали маловероятной. Самолет летел на высоте 11000 м. Ни один из тогда существовавших переносных

зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК) не мог поразить цели на таких высотах. Так, дальность полета ракеты американского ПЗРК «Стингер» составляет 5500 м, а максимальная высота — 4800 м. Максимальная дальность отечественных ПЗРК «Стрела» и «Игла» 6000 м при высоте 5500 м. Чтобы сбить самолет, летящий на высоте 11 км, террористам понадобилась бы система для работы на средних или больших высотах, имеющая самоходное шасси и довольно большие размеры.

Не менее экзотической казалась и другая версия. Трагедия совпала по времени с крупномасштабными учениями вооруженных сил Украины, проходившими на военном полигоне Чауда, в районе Феодосии. На них отрабатывались учебно-боевые задачи по обнаружению и уничтожению воздушных целей условного противника зенитными комплексами, выполнялись полеты самолетов ПВО. В частности, осуществлялись боевые пуски ракет зенитно-ракетных комплексов С-200.

О начале этих учений украинские военные сообщили заранее. По принятой во всем мире практике как минимум за две недели до боевой работы все заинтересованные ведомства оповещаются о закрытии района стрельб для пролета гражданских и военных самолетов. Сам район учений относят по меньшей мере на 30 км от международных и внутренних авиалиний. Но стопроцентной гарантии безопасности в таких случаях обычно никто не дает.

Запуски ракет в Украине проводились не слишком часто из-за нехватки горючего и боеприпасов. Давно выслужившие срок ракеты сами по себе таили немалую опасность. Эксперты не исключали возможности сбоев в их управлении, в том числе и проблем с самоликвидаторами, которые должны срабатывать в случае отклонения ракет от учебной цели.

Предположение, что пассажирский самолет сбит по ошибке одной из этих ракет, украинская сторона с возмущением отвергла. Да и президент России Владимир Путин говорил, что исключает возможность того, что самолет Ту-154 сбит украинскими силами ПВО. Такого же мнения придерживался и министр обороны России. Версию о невозможности подобного исправно повторяли даже несмотря на то, что сам украинский премьер признал, что такая вероятность, возможно, и существует.

Однако через два дня Пентагон подтвердил, что его средствами спутникового слежения зафиксированы пуски ракет именно в районе гибели самолета. Затем министр обороны России объявил, что президент Путин не удовлетворен данными украинской стороны и затребовал более детальную информацию. Здесь не может не возникнуть вопрос: на основе какой информации и, главное, кем предоставленной делал свое заявление, что самолет не мог быть сбит «шальной» украинской ракетой, президент Путин.

Самолет упал далеко в море. И хотя его обломки из тех, что остались на поверхности, были подняты, основная их часть, включая и «черные ящики», лежала на глубине около 2000 м. А дно покрывал 6-метровый слой ила. На месте катастрофы работал российский глубоководный аппарат «Тритон». Анализ обломков проводился в подмосковных лабораториях.

Постепенно основной становится «ракетная версия» гибели Ту-154. В обломках самолета, поднятых со дна, обнаружены небольшие круглые

отверстия. Ракета комплекса С-200 как раз снаряжена тысячами стальных шариков, которые выбрасываются при приближении к цели. Характерные следы имелись и на извлеченных из Черного моря телах погибших пассажиров авиалайнера.

Украина продолжала настаивать на своей непричастности к гибели российского авиалайнера — об этом говорил главком ПВО Украины Владимир Ткачев. По его утверждению, данные объективного контроля свидетельствуют о непричастности войск ПВО вооруженных сил Украины к трагическому инциденту. Известно, что из 23-х запущенных ракет 21 попала в цель, одна самоликвидировалась, а еще одна приземлилась на парашюте. Ткачев продемонстрировал журналистам карты учений украинских ПВО с изображением траектории полета ракет.

Здесь следует напомнить, что во время учебных стрельб украинских вооруженных сил в Крыму были задействованы противоракетные комплексы С-200, включая модернизированные ракеты СА-5. Их дальность составляет 300 км.

Самолет Ту-154 взорвался в 13.45.17. Зафиксированный американцами пуск с комплекса С-200 был отмечен в 13.41. Разница как раз и составляет подлетное время ракеты. Более того, как сообщила американская исследовательская организация «Глобал секьюрити», американцы получили запись радиоперехвата переговоров в районе украинских учений в Крыму. Так вот, один из военных на ней якобы воскликнул: «Откуда взялась эта цель?!»

Западные газеты уже прямо писали, что при том состоянии, в котором находится украинская армия, недостатке финансирования, отсутствии квалифицированных офицерских кадров возможно все.

Математическое моделирование на основании предоставленных Украиной данных также показало, что самолет Ту-154 мог быть сбит комплексом ПВО С-200 во время учений в Крыму. Исходя из расчетов, проведенных на основе телеметрических параметров запуска ракет комплексов С-200, трагедия могла произойти в результате того, что радиолокационный след от находившегося на расстоянии 245 км Ту-154 заглушил радиоэхо от беспилотной мишени «Рейс-Д», по которой производились стрельбы. В результате произошло автоматическое перенацеливание ракеты.

После долгих колебаний украинские власти все-таки признали, что летевший 4 октября по маршруту Тель-Авив — Новосибирск самолет был сбит в результате ошибочного попадания ракеты. Вот как проходила эволюция взглядов официального Киева.

4 октября 2001 года. Украинские власти опровергают сам факт учений, а потом утверждают, что стрельбы осуществлялись ракетами без боеголовок. Ближе к вечеру украинские военные уже углубились в детали: по их словам, максимальная дальность полета ракет всего 5000 м и попасть ими в самолет невозможно. Однако, по данным американских СМИ, Пентагон зафиксировал запуск двух ракет класса «земля — воздух» во время учений, которыми самолет мог быть сбит.

6 октября. Президент Украины Леонид Кучма: «Ни Украину, ни украинцев, ни меня лично не радует то, что происходит вокруг этой трагедии. Азимут стрельбы совсем не совпадал с местонахождением

Ту-154».

6 октября. Леонид Кучма: «Технически это невозможно, хотя теоретически возможно все… Конструкция и производство ракеты — российские».

10 октября. Леонид Кучма: «Не надо делать из этого трагедии. Такое случается не только в Украине. Посмотрите вокруг: в мире, в Европе — не мы первые и не мы последние, ошибки встречаются везде».

13 октября. Леонид Кучма: «С самого начала мы пытались действовать максимально прозрачно».

1 ноября. Секретарь Совета национальной безопасности и обороны Украины Евгений Марчук: «В любом случае это только предварительные результаты, которые подлежат изучению и моделированию».

4 ноября 2001 года. Украинские власти наконец признали, что российский Ту-154 мог быть сбит украинской ракетой во время учений. Этот шаг серьезно ударил по престижу Украины и ее армии, хотя и не вызвал внутриполитической бури. Леонид Кучма не стал отправлять в отставку министра обороны, призвав не делать из происшедшего трагедии. Споры о размере компенсации семьям погибших продолжались еще долгое время.

Итак, цепь роковых случайностей (отклонение авиалайнера от основного маршрута в сторону Крымского полуострова и вероятность «охоты» ракеты зенитно-ракетного комплекса С-200 за незапланированной целью) привела к авиакатастрофе.

Столкновение MD-87 и «Сессна» под Миланом

8 октября 2001 года в миланском аэропорту Линате столкнулись лайнер MD-87 авиакомпании SAS и легкомоторный самолет «Сессна». Погибли 118 человек, в том числе четверо на земле.

После терактов 11 сентября 2001 года, когда погибли четыре самолета, в аэропортах мира и штаб-квартирах авиакомпаний воцарилась обстановка, близкая к панике: массовый отказ от билетов; число пассажиров, опасающихся вверять жизни авиаперевозчикам в Европе и Америке, многократно возросло. На грани полного банкротства оказались швейцарская «Суисс эйр» и бельгийская «Сабена». Вводились драконовские меры безопасности; запрещалось проносить в самолеты даже перочинные ножи и булавки…

Тем драматичнее стала катастрофа, происшедшая в Милане.

В понедельник утром 8 октября 2001 года аэропорт Линате был окутан густым туманом. По этой причине лайнер «Макдоннел-Дуглас MD-87» скандинавской авиакомпании SAS, совершавший рейс SK686 в Копенгаген, отправился на исполнительный старт с получасовым опозданием. На его борту находились 110 человек, в том числе 6 членов экипажа. Среди пассажиров — 48 итальянцев и 56 иностранных подданных, в основном жителей Скандинавии.

В воздушном флоте SAS насчитывалось 18 самолетов MD-87. Максимальный вес при взлете 61, 2 т. Максимальная грузоподъемность 14, 8 т. Длина 39, 8 м. Размах крыльев 32, 9 м. Крейсерская скорость 815 км/ч (505 миль в час). Максимальная дальность полета 3500 км. Самолет

отличается надежностью.

Восьмиместная легкомоторная «Сессна», которой управлял немецкий пилот-профессионал, направлялась в Париж. В ней находилось всего четыре человека, в том числе президент крупной продовольственной фирмы «Стар» Лука Фоссати.

В 8.15 по местному времени взревели турбины двигателей «Пратт энд Уиттни» и заправленный до предела «Макдоннел-Дуглас» начал разбег по взлетной полосе. Когда скорость лайнера достигла 320 км/ч, на его пути неожиданно возникла та самая «Сессна», совершавшая взлет. Пытаясь уклониться от столкновения, пилот «Дугласа» направил машину в сторону аэропорта.

Но столкновения избежать не удалось. От мощнейшего удара небольшой самолет разнесло на куски. После этого практически неуправляемый MD-87 по инерции съехал со взлетной полосы, врезался в ангар, где находилось багажное отделение аэропорта, и взорвался. В это время в ангаре находилось от 20 до 25 человек, в основном работники аэропорта. После столкновения со зданием в самолете вспыхнул пожар.

Пожарная команда, сразу прибывшая на место трагедии, констатировала, что в этом адском огне не выжил никто. Обломки от взрыва были разбросаны в диаметре 200 м.

«Спасатели немедленно прибыли на место трагедии, но к тому времени все уже были мертвы», — сказал министр транспорта Италии Пьетро Лунарди. Взрыв и огонь никому не оставили шансов. Один из спасателей рассказал агентству Рейтер: большинство пассажиров погибли от удушья — салон лайнера после аварии заволокло едким дымом.

В результате погибли все 110 человек, которые находились на борту самолета, еще четверо, находившиеся на борту «Сессны», а также четверо служащих аэропорта. Всего жертвами трагедии стали 118 человек.

Сразу после катастрофы спасателям удалось обнаружить тела только 75 человек. Многие сильно обезображены, и опознание заняло довольно длительное время.

Миланский аэропорт сразу закрыли для всех рейсов.

Родственников погибших привезли на расположенную неподалеку от Линате военную базу, где медики и психологи оказали им первую помощь.

Авиакомпания SAS организовала горячую линию: по номерам телефонов в Швеции, Дании, Норвегии и Финляндии можно было узнать подробную информацию о происшедшем и имена погибших.

Мысль о теракте — первая пришедшая в голову очевидцам. Однако спецслужбы Италии, приступившие к расследованию, очень быстро отвергли это предположение. «В аэропорту Линате в последнее время приняты усиленные меры безопасности и ужесточен контроль пассажиров и багажа», — подчеркнул глава МВД Италии Клаудио Скайола. По его мнению, причина трагедии — сочетание ошибок пилотов и наземных служб, а также плохой видимости, из-за чего частный самолет съехал со своей взлетной полосы. Так, в больших современных аэропортах на случай плохой видимости существуют наземные радары. Однако радар в Линате вышел из строя два года назад и был демонтирован, а со строительством нового не спешили, так как после начала эксплуатации нового миланского аэропорта

Мальпенса Линате отошел на второй план.

Кстати, в Линате подобные ЧП уже происходили: за последние несколько лет здесь было зарегистрировано шесть столкновений самолетов. Однако до сих пор в результате таких инцидентов было только несколько человек раненых.

Комиссия по расследованию причин катастрофы назвала виновной в авиакатастрофе, произошедшей в миланском аэропорту Линате и повлекшей гибель 118 человек, организацию авиадиспетчеров ENAV.

Установлено, что пилот германского частного самолета «Сессна», который 8 октября в сильном тумане ошибочно выехал на взлетную полосу и столкнулся с лайнером скандинавских авиалиний SAS, был введен в заблуждение по причине несовершенства наземного оборудования аэропорта. Кроме того, из-за густого тумана «Сессна» не была видна с наблюдательной вышки, говорится в заключении комиссии министерства транспорта Италии.

Представитель ENAV между тем заявила, что не отвечает за вопросы, безопасности, которые, по ее словам, находятся в компетенции аэропорта.

Представитель Линате в свою очередь указал, что аэропорт отвечает только за техническое обслуживание приборов. Сразу после трагедии стало известно, что система наземных радаров, предназначенная для слежения за передвижением самолетов по ВПП, находилась в нерабочем состоянии в течение двух лет, хотя для данной местности характерны туманы. В день, когда произошло крушение самолета, Линате вновь лежал в сильном тумане.

«Худшим днем в истории авиакомпании» назвал «черный понедельник» представитель SAS Тролс Расмуссен. Миланская трагедия стала первым столь серьезным происшествием в аэропорту Линате. Последние жертвы катастрофы на борту самолетов, принадлежащих SAS, были в 1969 году. Тогда в результате падения самолета этой компании недалеко от Лос-Анджелеса погибли 15 человек.

Катастрофа сказалась на курсе акций авиакомпании SAS. На утренних торгах стокгольмской биржи котировки ценных бумаг компании упали сразу на 7, 5 процента.

Самолет А-300-600 упал на пригород Нью-Йорка

12 ноября 2001 года около аэропорта имени Джона Кеннеди в Нью-Йорке разбился аэробус А-300-600 авиакомпании «Американ эйрлайнз». Погибли 265 человек.

В понедельник 12 ноября 2001 года из нью-йоркского аэропорта имени Джона Кеннеди поднялся в небо огромный аэробус A.300B4-605R авиакомпании «Американ эйрлайнз», выполнявший рейс № 587 в Санто-Доминго (Доминиканская Республика).

Через три минуты после взлета А-300 загорелся в воздухе. Объятый пламенем левый двигатель оторвался от левого крыла. Лишившийся мощной турбины лайнер резко развернулся, его крыло переломилось, и аэробус рухнул на квартал Рокауэйз нью-йоркского района Куинз. Здесь проживали в основном семьи служащих и пожарных; многие из них

отличились 11 сентября, спасая людей во Всемирном торговом центре. Тогда погибли 97 жителей этого района.

Двигатель А-300 упал в нескольких метрах от бензозаправочной станции; основная часть фюзеляжа накрыла район, застроенный двухэтажными коттеджами, а хвостовая часть рухнула в воды залива. В результате взорвалась бензоколонка, а четыре здания были до основания разрушены. Вместе с горящим бензином по улицам Нью-Йорка растеклись 56 т авиационного керосина. Двенадцать домов охватил огонь.

Несколько десятков полицейских и пожарных автомобилей помчались к месту катастрофы. Спасательные работы затруднял сильный ветер, раздувавший пламя. Предполагалось, что под обломками упавшего авиалайнера и развалившимися домами погибли больше сотни горожан. Но благодаря самоотверженной работе пожарных больших неприятностей удалось избежать. Только шестеро жителей (по предварительным данным) объявлены пропавшими без вести; еще 16 человек, находившихся в эпицентре в момент катастрофы, оказались в больнице.

Позднее на брифинге в Нью-Йорке заместитель комиссара полиции Джозеф Дьюнн заявил, что спасатели извлекли из-под обломков разбившегося в Куинзе самолета «Американ эйрлайнз» 265 тел погибших. Рейс № 587, выполнявшийся лайнером А-300, был загружен почти полностью — на его борту находились 246 пассажиров с билетами, 9 членов экипажа и 5 детей без билетов, сообщила CNN. Перед журналистами выступил посол Доминиканской Республики Роберто Валентин, констатировавший, что 90 процентов пассажиров — доминиканцы.

Среди погибших оказались и те, кто чудом спасся во время теракта 11 сентября. Так, например, 29-летний Феликс Санчес, брокер фирмы «Мерилл Линч», покинул офис во Всемирном торговом центре всего за несколько минут до того, как рухнул небоскреб. Двадцатишестилетняя Хильда Иоланда Мейр 11 сентября работала в магазине, который находился на первом этаже Северной башни, и выбежала из здания после того, как в него врезался самолет. 12 ноября она летела в Доминиканскую Республику, чтобы забрать своих детей, отдыхавших там сродственниками.

Совет Безопасности и Генеральный секретарь ООН выразили соболезнования народу и правительству США в связи с катастрофой аэробуса А-300.

В таких случаях важные международные встречи лидеров стран обычно отменяются. Политикам, которые нарушают это правило, приходится платить очень серьезную цену. Но в случае, когда страна сталкивается с масштабными проявлениями террора, действует и другая логика.

Катастрофа аэробуса произошла перед запланированной встречей лидеров России и США. Очередная трагедия в Нью-Йорке поставила Буша и Путина перед тяжелым моральным выбором. С одной стороны, вопросы, которые планировалось обсудить на встрече в верхах, временно отошли на второй план. С другой, отменить визит — значит капитулировать перед террористами (даже в случае, если крушение самолета вызвано техническими неполадками). Выход из этой дилеммы был только один — визит не отменять.

Владимир Путин узнал о новой катастрофе в США, когда находился еще в Москве. Не прошло и получаса, как его пресс-секретарь заявил: планы шефа относительно визита в США не изменились.

И все-таки график Джорджа Буша начал сбиваться — из-за авиакатастрофы он отложил интервью группе российских и американских журналистов и созвал на экстренное собрание своих советников.

Сразу после катастрофы губернатор штата Джордж Патаки объявил тревогу номер один. Временно приостановлены полеты из всех трех аэропортов Нью-Йорка. В небе над мегаполисом дежурили полицейские вертолеты. Через полчаса к ним присоединились истребители ВВС США, поднятые по тревоге. Нарушителей воздушного пространства они не обнаружили и вскоре вернулись на базы. Такие меры предосторожности были вполне объяснимы.

Катастрофа американского самолета произошла через несколько дней после новых угроз лидеров организации «Аль-Каеда» в адрес США. Администрация президента Буша получила предупреждение (вероятно, отправленное из Северной Африки): готовится теракт в День ветеранов, 11 ноября; время — 11.00.

Спецслужбы США предупреждены об этом, однако никакого теракта в воскресенье не произошло. Но успокаиваться никто не собирался. «Проблема в том, что в одной части света 11 ноября в одно время, а в другой — в другое», — заметил представитель спецслужб США.

Тем не менее уже через два часа после трагедии пресс-служба ФБР заявила, что о теракте речь не идет. Конечно, вряд ли кому-то удалось пронести на борт бомбу, так как контроль за пассажирами и экипажами в аэропортах был многократно усилен. Но террористы могли закрепить адскую машину магнитом на пилоне или на плоскости в районе двигателя при его обслуживании на летном поле. Свидетели говорили о том, что двигатель не отделился, а именно взорвался. Это как раз подтверждает, что возможен подрыв мотора.

Высказывалась и почти невероятная гипотеза — о поражении аэробуса с земли (из остановившейся автомашины или из кустов): террорист-одиночка выстрелил из ПЗРК — переносного зенитно-ракетного комплекса «Стрела» или «Стингер».

Руководство «Американ эйрлайнз» призвало правительство США провести полное и беспристрастное расследование катастрофы, ибо опасалось, что неверные или слишком поспешные выводы относительно причин крушения лайнера негативно повлияют на работу компании, которая, как и остальные американские авиаперевозчики, после терактов 11 сентября находилась на грани краха.

Между тем аэробус А-300-600 считается одним из самых безопасных самолетов в мировой авиации. Компания-производитель поставила 242 самолета в 27 авиакомпаний мира. С марта 1984 года эти лайнеры выполнили 22886 миллионов рейсов. Нью-йоркская катастрофа оказалась шестой в истории эксплуатации данного типа самолета.

Погибший А-300, европейского производства, начал свой коммерческие полеты в 1974 году. Дата последнего технического осмотра — 11 ноября 2001 года; никаких отклонений от норм не обнаружено.

В головном офисе компании «Аэробус» в Тулузе Андре Мартен заявил, что делать выводы о причинах катастрофы — теракт, техническая неполадка, производственный дефект или недостаточный предполетный контроль — уполномочена только американская сторона.

Во вторник 13 ноября члены комиссии, расследующие причины крушения самолета А-300, сообщили: расшифровка записанных «черным ящиком» голосов пилотов показала, что на самолете до самого взрыва не происходило «ничего необычного». Продолжительность записи с момента взлета до момента крушения лайнера составила 2 минуты 24 секунды. Первые 107 секунд полета проходили нормально, однако потом послышался дребезжащий звук, который повторился через 14 секунд. За это время экипаж потерял контроль над управлением. Спустя 23 секунды запись обрывается.

По заявлению председателя комиссии Марион Блэки, все указывает, что падение самолета вызвано не терактом, а технической неисправностью. Одна из наиболее вероятных причин катастрофы, по мнению ряда экспертов, поломка двигателя. В частности, так считает консультант Эй-Би-Си по проблемам авиации Джон Нэнс: «Если из двигателя, как заявляют очевидцы, шел дым, то это говорит о том, что неполадка в нем, возможно, была слишком серьезна».

Потерпевший катастрофу самолет был оснащен турбовентиляторными двигателями компании «Дженерал электрик» CF6-80C2A5. Он был поставлен в июле 1988 года и ни разу не вызывал нареканий со стороны техников. В то же время на других самолетах только в 2000 году зарегистрировано два случая отказа двигателя этой фирмы.

По словам очевидцев, двигатель загорелся в воздухе и отвалился от крыла. Многие слышали взрыв. В связи с этим вспомнились события шестилетней давности. В августе 1996 года через 15 минут после взлета из аэропорта имени Джона Кеннеди взорвался над Атлантикой «Боинг-747», следовавший во Францию. Спустя год американцы пришли к выводу, что причина катастрофы — воспламенение паров топлива в центральном топливном баке лайнера из-за неисправности проводки насосов и топливомеров. Потом такие же дефекты обнаружили еще у полутора десятков «Боингов». Нельзя исключать, что подобное могло произойти и с А-300.

Возможно, в двигатель попал какой-то посторонний предмет. На эту тему высказался независимый эксперт по расследованиям авиапроисшествий Валентин Николаев: «Если предположить, что на второй-третьей минуте полета произошло попадание птицы в один из двух (предположительно в левый) двигателей, это вряд ли помешало бы лайнеру уйти вверх на другом двигателе, работающем на максимальном режиме. Практика показывает, что в двухдвигательном самолете встреча с пернатыми чаще всего не приводит к катастрофе. Более опасный вариант — обрыв одной или нескольких лопаток турбины двигателя, что провоцирует изначальная неисправность агрегата или попадание в турбину фрагмента бетонного покрытия взлетно-посадочной полосы. Двигатель может „пережевать“ инородное тело, а может сразу выйти из строя».

Эксперты не исключали и варианта полного отделения двигателя от узла подвески. Нарушение элементов подвески может вызвать отделение

двигателя от пилона. Такой случай произошел при крушении «Боинга-747» израильской авиакомпании в 1980 году в Антверпене, когда лайнер также упал на жилые дома.

С неожиданной точки зрения рассматривала авиакатастрофу немецкая газета «Берлинер цайтунг». После 11 сентября 2001 года в мире больше не происходит «нормальных», неподозрительных аварий, писала она. То, что самолет с пассажирами рухнул на жилые кварталы, всего в нескольких километрах от места, где проходила Генеральная Ассамблея ООН, может, и «чудовищное, абсурдное совпадение», однако отныне не существует катастроф подобного масштаба, которые не вызывали бы в памяти картины горящего, а затем обрушившегося Всемирного торгового центра. То оцепенение, которое вызвали кадры с места трагедии в Куинзе, отчетливо дает понять, насколько серьезно ужас перед террором ворвался в мысли современного человека и его повседневную жизнь. Происшедшее в Нью-Йорке показало, как воинственная эйфория мгновенно улетучивается ввиду возможности новых ужасов, отмечает издание. Все это еще раз, вновь таким жестоким образом, указывает, насколько жизненно важна борьба цивилизованного мира против терроризма. И пока ужас парализует мышление, каждая подобная трагедия приобретает апокалипсический характер.

Столкновение Ту-154М и «Боинга-757» над Германией

2 июля 2002 года в небе над Германией столкнулись Ту-154М компании «Башкирские авиалинии» и транспортный самолет «Боинг-757» американской почтовой авиакомпании DHL. Погиб 71 человек, в том числе 52 ребенка.

Эта авиакатастрофа потрясла Европу. В ночь с понедельника на вторник 2 июля 2002 года в небе над Южной Германией на высоте 12000 м столкнулись Ту-154 компании «Башкирские авиалинии», летевший из Москвы в Барселону, и грузовой «Боинг-757» американской почтовой компании DHL, следовавший из Бахрейна в Брюссель. На борту российского лайнера находились 69 человек, включая 12 членов экипажа и 57 пассажиров, большинство их — дети, летевшие в Испанию на отдых. Катастрофа, произошла ровно через год после гибели Ту-154 под Иркутском.

Горящие обломки самолетов разлетелись в радиусе 30 км. Местные жители с ужасом рассматривали разбросанные в округе искалеченные, обезображенные тела.

«Услышав грохот, я сначала подумал, что это гроза, — рассказывал корреспондент телеканала ARD немецкому журналу „Шпигель“. — Вышел на балкон и увидел на небе огромный огненный шар. Когда он рухнул на землю, стало ясно, что произошла какая-то страшная катастрофа».

Фотограф местной газеты пеленал ребенка, когда в небе вспыхнуло пламя. Он сразу выехал на место происшествия. Вокруг лежали горящие обломки самолета. На одном из балконов стояли два бледных, как мел, человека — они только что чудом избежали смерти: часть самолета упала в саду — в 10 метрах от их дома.

Согласно спискам, на борту находились восемь детей в возрасте до 12 лет и 37 в возрасте до 16 лет — жители Уфы. Многие подростки — из семей высокопоставленных сотрудников администрации президента, правительства Башкирии и глав районных администраций. Группа направлена на отдых в Испанию — поощрение за хорошую учебу.

Экипаж «Боинга», принадлежавшего компании DHL, занимающейся курьерской доставкой корреспонденции и грузов, также никогда не вернется домой. Погибли британский пилот Пол Филлипс (у него остались, сиротами трое детей) и его помощник канадец Брант Кампиони.

Президент Башкирии М. Рахимов объявил в республике трехдневный траур по жертвам катастрофы. Президент России В. Путин выразил соболезнование родным и близким погибших.

В овальном зале кабинета министров Башкортостана перед журналистами выступил отец погибшего мальчика Зульфат Хамматов, занимающий должность заместителя заведующего отделом организационной и кадровой работы в правительстве республики. Хамматов плакал и просил не винить никого, особенно летчиков. «Виноват руководитель, который не доставил детей вовремя к самолету. Тогда бы дети не разбились. Я хочу посмотреть в глаза этому человеку», — сказал несчастный отец. Он попросил дать возможность похоронить детей вместе, раз они вместе приняли смерть.

Дети из Башкирии должны были вылететь на отдых в Испанию еще в субботу 29 июня — в Шереметьеве-1 их ждал самолет авиакомпании «Россия». Однако по ошибке менеджера группу привезли в аэропорт Домодедово. Впрочем, была еще одна возможность избежать трагической гибели — если бы руководитель группы позвонил в Шереметьево и попросил задержать рейс. Но этого не произошло. И чуть позже на помощь пришла компания «Башкирские авиалинии».

«Фирма „Согласие“, которая выступала московским организатором и выкупала у нас путевки в Испании, прислала нам факс с просьбой предоставить другой рейс, — говорит генеральный директор турфирмы „Сольмар“ Татьяна Чувилкина. — Мы предложили детям вылететь в Испанию в следующую субботу, 6 июля, самолетом той же авиакомпании „Россия“, а всю эту неделю пожить в одном из московских пансионатов. Опять же, не было бы проблем продлить пребывание детей в Испании. Но „Согласие“ и фирма-организатор из Уфы „Крекс“ не захотели ждать — в группу входили дети высокопоставленных чиновников из Башкирии. Дети должны были жить в четырехзвездочном отеле „Фестиваль парк“ в Салоу (в полутора часах езды от Барселоны). Сразу после приезда группу ждал ужин. Мы подавали в посольство групповую заявку на 55 человек; пятерым отказали в выдаче виз. Первого июля они ходили на собеседование в посольство, но так и не улетели. В результате выжила целая семья — родители и двое детей, — а также двадцатилетняя девушка. Все пятеро узнали о трагедии уже дома, в Уфе».

Кто же эти счастливые избранники судьбы?

Дин Хужин, главный специалист башкирского комитета по делам ЮНЕСКО, вместе с женой и двумя маленькими детьми собирался лететь этим рейсом. Без объяснения причины испанское посольство в визе ему отказало, и семья Хужиных осталась в Москве. Почти у трапа самолета

судьба уберегла еще одну девушку из группы — из-за не до конца оформленных документов. Оказывается, были и другие, кто отсеялся из группы, даже не доехав до Москвы.

А вот другая история, увы, печальная. Путешествовать дружная семья Шисловских из Белоруссии начала после того, как устойчиво заработало их частное предприятие по производству женских швейных изделий «Дисма». Старшеклассницы лучшего лицея Бреста пятнадцатилетняя Оля и семнадцатилетняя Юля Шисловские учились на «отлично» и собирались поступать в университет в Англии. В Испании они уже отдыхали. Но эта поездка не задалась с самого начала — им упорно не хотели открывать визу. Поезд, на котором ехали Шисловские в Москву, попал в катастрофу меньше чем через час после отправления из Бреста. На железнодорожном переезде под Кобрином «УАЗ» местного лесхоза пытался проскочить на красный свет семафора. Прежде чем остановиться, состав целых полкилометра тащил автомобиль по путям. В нем ехали лесники — шесть человек, все они погибли.

Олег Шисловский с женой Людмилой и дочками Олей и Юлей пересели из поезда в автомобиль и помчались в Москву. И все же семья на самолет опоздала. На ближайший рейс имелись свободные места; в принципе можно было лететь. Но Шисловский пропустил вперед другую семью, а сам переоформил билеты на следующий рейс. По роковому стечению обстоятельств им оказался Ту-154 «Башкирских авиалиний»…

По горячим следам власти Германии возложили вину за столкновение на пилота российского авиалайнера. Уже утром, в 10.09, министр транспорта земли Баден-Вюртемберг Ульрих Мюллер сделал заявление: «Катастрофа произошла в результате недопонимания пилотов. Русский летчик допустил грубейшую ошибку».

Представитель швейцарской авиадиспетчерской службы «Скайгайд» Т. Мааг сообщил, что машины находились на встречных курсах и летчик Ту-154 лишь на третий раз отреагировал на указание диспетчеров начать экстренное снижение. Затем диспетчер предупредил пилота летящего встречным курсом «Боинга-757» об опасном сближении с российским самолетом. Но пилот грузовика не успел среагировать. В общем, русские плохо владели английским языком, да и техника на Ту-154, сообщающая об опасном сближении, наверняка устаревшая.

По другой версии, экипаж Ту-154 не успел переключиться на нужную частоту и просто не услышал команд с земли.

Однако экипаж российского самолета был очень опытным (все — пилоты 1-го класса) и такой грубой ошибки не допустил бы. Командир экипажа Александр Гросс (1950 г.р.) — один из лучших в компании «Башкирские авиалинии» (работал здесь с 1971 года) — первым получил допуск к выполнению полетов на международных трассах; имел 12 тысяч часов налета, в том числе 5 тысяч по международным линиям; прекрасно знал английский язык.

По словам начальника инспекции по безопасности полетов «Башкирских авиалиний» Флариса Зинатуллина, самолет в эксплуатации находился всего 7 лет. Это было одно из четырех воздушных судов «БАЛа», оборудованных в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по шумам и приборам

определения опасного сближения. Лайнер был полностью исправен.

Российская сторона заняла взвешенную позицию. «В момент столкновения Ту-154 и „Боинга-757“ их вели авиадиспетчеры. Для определения причин трагедии необходимо расшифровать все записывающие системы как наземных служб, так и данные бортовых самописцев столкнувшихся лайнеров», — сказал первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель Государственной службы гражданской авиации Александр Нерадько.

На состоявшейся вечером 2 июля второй по счету пресс-конференции в цюрихском аэропорту Клотен Тони Мааг уже вынужден признать, что «русскому пилоту не хватило пространства для маневра», но объяснил это «ограниченностью воздушных коридоров над Швейцарией и грубой манерой пилотирования машин типа „Туполева“«.

Уже утром стало ясно, что без ошибок диспетчеров катастрофа не обошлась. Но руководство «Скайгайд» не признало их сразу по ряду причин. Во-первых, как раз в это время их партнеры из Федерального офиса гражданской авиации Швейцарии зашли в тупик в переговорах с представителями ФРГ, требующими ограничить по соображениям безопасности транзитные пролеты над приграничными районами Германии самолетов, следующих в Цюрих и из Цюриха, с нынешних 154 тысяч до 100 тысяч рейсов в год. Швейцарская сторона, лишившаяся в прошлом году обанкротившейся национальной авиакомпании «Суисс эйр», до последней возможности протестовала против таких предложений, грозящих ей убытками.

Буквально за сутки до гибели Ту-154 над южной Германией глава службы авиадиспетчеров Швейцарии «Скайгайд» признался в неизбежности катастрофы во вверенном ему воздушном пространстве, так как авиадиспетчерская компания находится на грани банкротства.

«Я остаюсь оптимистом. Но у меня сегодня нет ни малейшего повода утверждать, что мы выйдем из этой ситуации! Нельзя исключать худшего!..» Это цитата из интервью швейцарской газете «24 часа» главы службы авиадиспетчеров Швейцарии Алена Россье, напечатанного 1 июля — за сутки до катастрофы.

Глава компании «Скайгайд», которая контролирует воздушное пространство не только большей части конфедерации, но и приграничных регионов соседних стран, донес до читателей простую мысль: компания на грани банкротства, встает проблема «демотивации персонала». Проще говоря, диспетчерам нечем платить, средства технического контроля безнадежно устарели. Все это «может отразиться на безопасности полетов, это наша главная цель».

Согласно докладу, подготовленному швейцарским бюро расследований авиационных катастроф, радарная система «Скайгайд» не отвечает принятым в Европе стандартам. Говоря языком авиаторов, «почти столкновений» — катастроф, которых удалось избежать чудом, в последнюю минуту, — в Швейцарии было чрезвычайно много за последнее время. В 2000 году их зафиксировано 47, в 2001 году — 51. Этим «бортам» просто повезло!

Пресс-атташе службы «Скайгайд» Патрик Шерр вынужден был подтвердить подлинность информации, озвученной одним из немецких

телеканалов: «Я вынужден признать, что за несколько часов до столкновения в диспетчерском центре цюрихского аэродрома Клотен была отключена для профилактических работ система автоматического предупреждения диспетчеров об опасном сближении самолетов. Будучи извещены об этом, в данных обстоятельствах они должны были проявлять особое внимание к работе по контролю воздушной обстановки в ручном режиме».

В работе швейцарской службы было выявлено грубое нарушение должностных инструкций. Во время подобных отключений за пультом должны находиться как минимум два диспетчера. Дежурил один, разрешивший напарнику поспать, — благо в момент катастрофы в зоне их ответственности было лишь пять самолетов.

И даже с телефоном возникли проблемы — швейцарский диспетчер не мог связаться со своими немецкими коллегами.

Благодаря сохранившимся «черным ящикам», специалистам удалось восстановить записи переговоров двух экипажей и диспетчера швейцарской фирмы «Скайгайд».

Летчики «Башкирских авиалиний» до последнего момента сомневались в правильности команд диспетчера, но, строго следуя инструкции, продолжали выполнять их.

А за 1, 8 секунды до столкновения пилот Ту-154 увидел стремительно приближающийся «Боинг» — сделать что-либо было уже невозможно.

23.35.05 (время местное). Кабина пилота Ту-154. Срабатывает автоматическая система предупреждения столкновения в воздухе (ТКАС): Traffic, Traffic! («Встречный борт, встречный борт!»)

23.35.10. Диспетчер (Цюрих — Юг) — пилоту Ту-154: ВТС2937… снижайтесь, эшелон полета… триста пятьдесят, ускорьте, у меня пересекающийся борт.

Экипажу Ту-154 (позывной — ВТС2937) рекомендовано снижаться до эшелона 350 (35000 футов — 10668 м). Диспетчер предупреждает: у него на радаре пересекающийся с курсом Ту-154 самолет. (Многоточием обозначены неустановленные слова или части фраз.)

23.35.15. Экипаж Ту-154: Снижаемся.

Пока что российский экипаж спокоен — автоматика предупредила о встречном «борте», диспетчер дал команду на снижение — вроде бы ничего страшного не происходит. Однако через три секунды ситуация коренным образом меняется.

23.35.17. Срабатывает ТКАС «Боинга»: Descend, descend! (Система рекомендует экипажу: «Снижение, снижение!») «Боинг» начинает снижение.

Спустя 10 секунд после команды швейцарского диспетчера срабатывает ТКАС на Ту-154.

23.35.20. Climb, climb!

Система командует: «Набрать высоту, набрать высоту». То есть российский самолет должен подниматься, а не снижаться, как приказал диспетчер. Тут-то и началось трагическое нагромождение обстоятельств. Пилоты ничего не понимают.

23.35.21. Кто-то из членов экипажа Ту-154 в недоумении произносит: Climb говорит! (имея в виду команду ТКАС). Действительно, что делать, когда автоматика «кричит»: «Уходите вверх!», а диспетчер настаивает на снижении?

23.35.23. Снижайся!

КВС или находившийся на борту проверяющий уверены: надо действовать в строгом соответствии с инструкцией и выполнять команду диспетчера.

23.35.25. Диспетчер: BTC2937, снижайтесь, эшелон полета триста пятьдесят, ускорьте снижение!

Не получив ответа на первую команду (в 23.35.10), диспетчер спустя 15 секунд дает повторную. Именно из-за этого швейцарская и немецкая стороны первоначально настаивали, что российский экипаж не понимал диспетчера.

23.35.30. Ускоряю снижение, эшелон триста пятьдесят.

Экипаж Ту-154 выполняет команду. Пилот докладывает на землю. Следующая фраза швейцарского диспетчера стала роковой, после нее уже ничего нельзя было изменить.

23.35.35. Да, у нас борт, вам под два часа, сейчас на тристашестьдесят.

Диспетчер сообщает экипажу Ту-154 информацию для возможной визуальной ориентации в воздушном пространстве — указывает курсовой угол между носом самолета и направлением на появившийся объект. На Западе принято выдавать курсовое положение, представляя себя в центре циферблата часов и привязывая объект к положению чисел циферблата. «Под 2 часа» значит: встречный борт находится под 60 градусов справа от вас, на высоте 36000 футов.

На самом деле «Боинг» находился не справа от Ту-154, а слева — под углом 300 градусов, то есть «под 10 часов». Команду на снижение диспетчер должен был давать «Боингу» или говорить экипажу Ту-154, что встречный борт находится слева. Видимо, он и собирался это сделать, но спутал. Естественно, российские пилоты ничего не увидели справа поборту.

23.35.36. «Боинг» подает сигнал. При повороте тумблеров срабатывает специальный сигнал. Очевидно, экипаж «Боинга» выключил автопилот или еще что-либо. В эфир пошел сигнал о срабатывании механизма. И этот сигнал, поданный спустя секунду после команды диспетчера, мог, по мнению специалистов, «забить» часть его фразы.

23.35.41, 7. Экипаж «Боинга» выдает в эфир: 611, TCAS descent. («Я шестьсот одиннадцатый, мой ТКАС дает команду на снижение»).

Пилот назвал свой позывной без букв, тремя цифрами. Значит, обстановка была спокойная.

23.35.44. Член экипажа Ту-154 (по внутренней связи): Где он?!

Очевидно, пилоты Ту-154 уже поняли, что встречный самолет где-то рядом. Экипаж Ту-154 несколько секунд смотрел вправо вперед, искал пересекающий курс самолет, но ничего не видел. Старший по борту был раздражен.

23.35.45, 5. ТКАС Ту-154 выдает: Increase climb, increase climb! («Немедленный набор высоты, немедленный набор высоты!»)

23.35.49, 7. Climb он говорит!

Тот же пилот, что в 23.35.21 говорил о команде ТКАС, отличающейся от команды диспетчера, опять обращает на это внимание.

23.35.51, 2. За 3, 8 секунды до столкновения пилоты «Боинга», по всей вероятности, увидели Ту-154, поскольку на пленке в этот момент в распечатке переговоров значится одно слово: «Ругань». Экипаж дергает штурвал.

23.35.53, 2. За 1, 8 секунды до столкновения экипаж Ту-154 тоже увидел несущийся на них «Боинг». В этом месте в распечатке переговоров повторяется то же самое слово: «Ругань». Экипаж дергает штурвал.

23.35.55 (1.35.55 по московскому времени). Impact.(«Столкновение»).

Из распечатки переговоров экипажей с диспетчером ясно, что вина последнего несомненна. В точку столкновения «Боинг» и Ту-154 летели около 12 минут на одной и той же высоте — 36000 футов.

Но даже в последние 50 секунд катастрофу можно бы предотвратить — если бы не путаница в командах диспетчера.

Переговоры экипажей и диспетчера журналисты «Комсомольской правды» попросили прокомментировать Валерия Тимошкина, эксперта по авиационной безопасности: «Диспетчер не менее чем за 10 минут до столкновения должен был дать Ту-154 положение пересекающего курс „Боинга“. Но он сделал это за 20 секунд. И спутал, где право, где лево, чем лишил наш экипаж последнего шанса. Радиообмен ненапряженный. Ситуация для диспетчера — элементарная. Швейцарцу могли помочь и немецкие коллеги. Неправда, что они „не дозвонились“. У них прямая радиосвязь… Немец мог знать обстановку в чужом секторе, близко к своей границе. Увы, председатель комиссии по расследованию тоже немец, ему неинтересно акцентировать это. Был ли шанс у летчиков? Экипажи обучают осмотрительности. Надо головой больше по сторонам вертеть. Перед входом в зону ответственности нового диспетчера заранее переключиться на его частоту и слушать, что говорят. И еще периодически бортовым локатором можно просматривать пространство перед собой…»

Летчик 1-го класса пилот Аэрофлота Алексей Сергеев категоричен: «У нашего экипажа не было шанса изменить траекторию полета за две секунды до столкновения. Оставалось пролететь всего 300—500 м. Ту-154 — самолет не прямого управления. Даже если дернешь штурвал, программа будет отрабатываться, и движение лайнера какое-то время сохранится. Уверен, что и для „Боинга“ четырех секунд мало. Вина диспетчера — стопроцентная».

Оба самолета сошли с эшелона 360, снизились примерно на 200 м и столкнулись на эшелоне 354. Если бы маневр снижения предпринял только один из самолетов, трагедии удалось бы избежать.

Швейцарцы признали, что система контроля полетов «Скайгайд» работает с сильной задержкой и диспетчер слишком долго разбирался, куда направить российский самолет. Швейцарское бюро расследовании выяснило, что в показаниях радаров женевского и цюрихского центров, которые поступают в наземные службы, существуют «большие различия, и это ставит под сомнение качество и надежность всей системы». В частности, информация на дисплеях швейцарской службы появляется только через 12 секунд вместо положенных 8-ми. В результате положение самолета на экранах радаров в Женеве и Цюрихе может различаться почти

на 1000 м.

26000 пассажирских и грузовых лайнеров летают каждый день над Европой. Из них 1800 — над Женевой и 2200 — Цюрихом. Контролируется эта воздушная толчея 464 европейскими диспетчерскими центрами, среди которых и швейцарские, — как теперь выясняется, не оснащены ни современной аппаратурой, ни квалифицированным персоналом. Ближайший к месту трагедии городок Фридрихсхафен, где проживают 15 тысяч человек, был в шоке. Сразу после катастрофы в кирхах прошли церковные службы в память о жертвах трагедии. Жители предлагали властям помощь — кто деньгами, кто размещением родственников погибших.

На месте катастрофы немецкой полицией и спасательными службами найдены 69 погибших и 18 фрагментов тел. Лица некоторых пассажиров хорошо сохранились. Удалось сразу идентифицировать четырех человек: пилота «Боинга», пятнадцатилетнего мальчика и двух девочек — одной 16 лет, другой, Диане Калоевой, четыре года.

Отец последней, Виталий Калоев, архитектор и строитель из Владикавказа, первым из родственников погибших в авиакатастрофе над Германией попал к месту трагедии. Он встречал в аэропорту Барселоны всю свою семью: жену Светлану, десятилетнего сына Костю и дочурку Диану. Там и узнал о том, что случилось.

«Меня остановили полицейские в десяти километрах от останков Ту-154, — рассказывал Виталий. — Я долго уговаривал их пустить поближе. Когда они наконец поняли, что там — моя семья, то пропустили. Мою дочь Диану нашли в трех километрах от места падения самолета. Я ее сразу опознал. Дочка опустилась на землю как ангел — тело совсем не пострадало. Потом я нашел ее бусики…» *7 Диспетчер компании «Скайгайд» Петер Нильсен был убит 24 февраля 2004 года возле своего дома в городе Клотен, в одном из отелей которого на следующий день был арестован Калоев. Суд Цюриха приговорил Калоева к восьми годам тюрьмы. — Прим. читателя.*

У обломков самолета родители оставили то, что привезли с собой: башкирскую землю, охапки уфимских ромашек, любимые безделушки детей и мягкие игрушки — в основном плюшевые мишки.

Кто-то из отцов привез красивый школьный рюкзак, на который долго заглядывался сын. «Летом, ближе к 1 сентября», — пообещал отец. Теперь вот выполнил обещание.

Россыпи фотографий хороших, счастливых детей — с дрожащими буквами на обороте: «Нашему любимому Зайчику…»

«Вы знаете, они, наши дети, себе такое место выбрали — оно и на Германию-то не похоже, Россия и Россия, — говорила Марина Белова, мама четырнадцатилетней Зои Федотовой. — Мягкое поле, засеянное пшеницей. Мы сорвали каждый по нескольку колосков и набрали по горсти той земли с пеплом. Сразу три священника читали там молитвы, каждый по-своему, и от этого становилось легче даже самым полным атеистам. Нам сказали, что вся земля на поле просеяна немецкими полицейскими чуть ли не через сито и найти ничего уже невозможно, но мы все равно почти ползком излазили каждый сантиметр…

А к месту катастрофы шли простые немцы, оставляли водку и хлеб. Рядом расположен детский дом для неходячих детей, и немцы благодарили русских, что самолет не захватил с собой еще десятки детских жизней.

Немецкие и башкирские власти попросили родителей не настаивать на участии в опознании — лучше запомните своих детей такими, какими они были.

Печальным подарком родственникам погибших в небе над Юберлингеном стала памятная композиция, созданная немецким архитектором Гербертом Драйзаглем. Делегация из Уфы приняла участие в открытии памятника, посадив близ него 71 алую розу. Эта символическая акция до слез растрогала десятки жителей Юберлингена, пришедших на церемонию открытия. Как выразился один из них, «теперь эти цветы будут смотреть в небо, куда унеслись души погибших».

В яблочном саду местного пожарного Китга, куда упала носовая часть самолета, теперь будут расти особые районированные сорта башкирской яблони. Об этом гости договорились с хозяином — ведь его сад пострадал в то время, как он тушил обломки российского лайнера.

Незадолго до катастрофы одна из погибших девочек написала строчки, ставшие пророческими:

Я упала с месяца, с его острого края.
Я летела долго
И долетела до рая…

Катастрофа самолета Су-27 на авиашоу

27 июля 2002 года на авиашоу под Львовом боевой истребитель Су-27УБ врезался в зрителей. Погибли 83 человека (из них 19 детей), 116 человек ранены. Пилоты успели катапультироваться.

Субботнее утро 27 июля 2002 года: на армейском аэродроме Скнилов, под Львовом, многолюдно. Все с нетерпением ожидают начала праздника, посвященного 60-летию 14-го воздушного корпуса, дислоцированного в западных областях Украины. Особенно радуются дети: родители им обещали, что они смогут посидеть в настоящих самолетах.

Первым в небе появился Ан-2. Кружа над взлетно-посадочной полосой аэропорта, он сбрасывал парашютистов.

Затем перед трибуной показали фигуры высшего пилотажа два спортивных Як-52. Но все ожидали появления настоящих боевых машин — полеты заявлены в программе.

И вот диктор сообщает, что истребитель-бомбардировщик Су-27, вылетевший с места дислокации в поселке Озерном Житомирской области, уже на подходе к аэродрому.

Все ждали именно этого истребителя. Взоры более семи тысяч львовян и приезжих обратились к кромке ВПП, откуда должен появиться самолет. Рокотом мощных турбин заглушается голос диктора, рассказывающего о технических характеристиках «сухаря» (так пилоты и техники называют машины конструкции КБ имени Сухого). Размах крыла 14, 7 метра, длина 21, 9 м, высота 5, 9 м. Взлетная масса 22, 5—23 т. Максимальная скорость на высоте 11 км составляет 2500 км/ч. Динамический потолок полета 24 км. Силовая установка — два двигателя

ТРДД АЛ-31Ф, развивающий тягу при форсаже более 12 т каждый.

Сверкая фюзеляжем и крыльями, Су-27 на малой высоте проносится над ВПП перед трибуной, вызывая взрыв всеобщего восторга.

Тем временем шум двигателей превращается в громовой рокот, истребитель Су-27УБ, пилотируемый летчиком-испытателем 1-го класса Владимиром Топонарем и летчиком 1-го класса Юрием Егоровым, задирает нос кверху, стремительно набирая высоту, затем заваливается набок, выполняя фигуру высшего пилотажа — «бочку». После этого разворачивается и переходит в крутое пике, снова приближаясь к летному полю.

По словам очевидцев, в какой-то момент истребитель вдруг резко снизился; почти у самой земли экипаж попытался поднять его на безопасную высоту, но при этом Су-27 задел крылом стоявший на поле Ил-76. Машина, потеряв управление, «нырнула», пилоты катапультировались, и через мгновение 20-тонный истребитель рухнул на землю, превратившись в огненный шар и сметая все на своем пути. К небу рванулся столб пламени и черного дыма. Зрителей, среди которых было много детей, калечило и убивало обломками металла, давило взрывной волной, жгло огненным смерчем вспыхнувшего авиационного керосина.

Рассказывает свидетель катастрофы, корреспондент «Комсомольской правды» Ярослав Коляса:

«Асы летчики!» — мелькает мысль у меня. В паре метров над корпусами Львовского авиаремонтного завода пролетели! Зрители залихватски захлопали.

Но что это? Самолет продолжает снижаться. Я не летчик, но и то понимаю, что пора выводить машину из пике.

А дальше все развивалось так невероятно, что я просто остолбенел: не мерещится ли мне этот кошмар?

Самолет, всколыхнув или чиркнув — я не понял! — кроны высоких тополей, растущих по краю территории авиаремонтного завода, несся уже над рулежными бетонными дорожками, ведущими к проходной предприятия, и продолжал терять высоту! Зрители — да и я тоже — все еще думали, что так и надо, что это такой трюк.

А истребитель чиркнул крылом по Ил-76, стоявшему на площадке для осмотра и открытому для всех желающих. Звука удара я не услышал, но вокруг брызнули осколки. Позже мне сказали, что в этот момент в кабине «Ила» находились несколько зрителей с детьми — трудно даже представить, что они пережили.

Дальше началось самое страшное… Истребитель на брюхе стремительно пополз по бетонной полосе, где толпились люди. Страшный крик, все вмиг поняли: это летит смерть!

Я вижу, как над разваливающимся уже на куски самолетом вспыхнули купола двух парашютов.

А истребитель, «пропахав» бетонную дорожку, выскочил на травяное поле, все разваливаясь и разваливаясь…

Потом — пламя, черный дым. На нас пыхнуло жаром, как из доменной печи.

Началась паника — и толпа швырнула меня в сторону от огня.

Крики над полем. Кажется, первыми оценили ситуацию пожарные: красные машины мгновенно появились возле огня, в пламя ударили струи воды.

Еще не соображая, что делаю, я побежал к месту, которое пропахал упавший самолет. Сработала мысль — раз машина распалась на куски и все горит, взрыва не должно быть, баки развалились, топливо вытекло.

То, что увидел, наверное, никогда не удастся забыть.

Всюду лежат тела, течет кровь. Вокруг стояли те, кто сумел подняться на ноги. Окровавленные головы, руки, ноги… Здесь же лежал один парашют, второй невдалеке зацепился за телеграфный столб. Рядом шлемы летчиков и еще какие-то вещи.

Вдруг вижу, навстречу мне, шатаясь, идет мужчина в какой-то необычной одежде. Читаю на нашивке: Юрий Егоров. Не сразу соображаю, что это один из летчиков, пилотировавших злополучный истребитель. Его подхватывают под руки, чтобы не упал, уводят в сторону. Позже я узнал, что оба летчика (второй — Владимир Топонарь) из-за аварийного катапультирования получили серьезные травмы позвоночников.

Три «скорые» уже подъехали к месту падения самолета.

Ожил микрофон, стоящий где-то у ведущих шоу или на трибуне, я не понял. Десятки людей вырывают его друг у друга, кричат: «Петя!.. Миша!.. Славик!..» «Мама, папа возле трибуны, ты где? Подойди сюда!..»

…А через минуты военные и милиционеры уже живой цепью оттесняли мечущуюся толпу от места смертельного падения истребителя.

В первые минуты после трагедии на залитом кровью летном поле лежали оторванные головы, руки, ноги. Люди погибали целыми семьями: отец, мать и двое детей, пришедшие посмотреть на авиационный праздник. Один из пострадавших, 40-летний мужчина, стоял, держа за руку жену, которая в свою очередь придерживала двоих детей. Обломки самолета буквально смахнули женщину с детьми, а в руках у отца осталась лишь оторванная рука супруги. Молодой парень рядом догадался лечь и потому остался жив.

«В тот день я со своей девушкой и другом отправился в Скнилов на авиашоу — все-таки разнообразие, не все же на дискотеки или концерты ходить, — рассказывал журналистам двадцатичетырехлетний Александр Савченко. — На аэродроме много народу — тысяч десять. Люди распределены группами примерно по тысяче человек. И надо же такому случиться — самолет упал именно в нашу тысячу. Меня легко поранило, даже не знаю как, — руки и ноги. Небольшие порезы. Моей подруге раздробило тазобедренный сустав, поврежден костный мозг. Сейчас она в реанимации, врачи говорят, проблемы с позвоночником. А другу страшно повезло. Стоящему перед ним мужчине оторвало голову, и Петр об эту голову споткнулся, упал… Это его и спасло. В рубашке родился. Мы все, как водой, были облиты кровью — она из людей била фонтанами. Я ночью не могу сомкнуть глаз — сразу вижу эту картину. А Петр с тех пор вообще не разговаривает…»

Когда у зрителей и участников авиашоу прошел первый шок, они с ужасом поняли, что произошло. Там, где только что располагались трибуны, полыхал ядовитый пожар. Тела погибших разметало далеко вокруг места взрыва. Стоны раненых, крики ужаса, детский плач… В первые минуты

никто даже приблизительно не мог представить себе масштабы трагедии. Но уже вскоре стало ясно, что количество жертв исчисляется десятками.

Страшная трагедия обрушилась на семью прапорщика Владимира Сербина из Львова. Он пришел посмотреть шоу вместе с сыновьями — шестилетним Ростиславом и восьмилетним Юрием. Погибли все трое.

Машины «скорой помощи» развезли людей в четыре больницы. У большинства пострадавших сильные ожоги, резаные и рваные раны.

«Я еще не видел такого», — рассказывал врач реанимационного отделения Львовской больницы «Скорой помощи» Василий Иванюшко. — К нам сразу доставили 14 человек в тяжелейшем состоянии — с черепно-мозговыми травмами, израненными конечностями, телами. Их пришлось вытаскивать буквально с того света. Увы, двоих так и не удалось спасти — мальчика-подростка и женщину лет сорока пяти. Кстати, лишь двое из наших пациентов, когда пришли в сознание, смогли вспомнить свои фамилии».

Пожалуй, еще никогда львовская телефонная сеть не переживала такого шквала звонков. Вопрос один: «У вас все живы?» И в воскресенье, и в понедельник во Львове возле больниц, городского морга толпились люди, пытавшиеся узнать, нет ли среди пострадавших и погибших их родных, знакомых. Получить такую информацию было непросто. Ведь самолет при падении изувечил многих погибших до неузнаваемости. Ситуация осложнялась тем, что у большинства погибших и пострадавших не было при себе никаких документов.

Президент Кучма, прервав свой отпуск в Крыму, срочно прибыл во Львов. Проведя экстренное совещание на месте трагедии, он уволил главнокомандующего Военно-воздушными силами Украины Владимира Стрельникова, а министр обороны страны Владимир Шкидченко по поручению президента уволил командующего 14-м авиакорпусом Сергея Онищенко. Военная прокуратура Западного региона возбудила в связи со случившимся уголовное дело. В чем причина катастрофы, должна была ответить государственная комиссия, которую возглавил секретарь Совета национальной безопасности и обороны Украины Евгений Марчук. Президент Украины потребовал доложить о результатах расследования и принятых мерах до 7 августа.

Пилоты разбившегося истребителя при катапультировании получили сильные, но неопасные для жизни травмы позвоночника. Владимир Топонарь и Юрий Егоров сказали президенту, что были бессильны предотвратить трагедию.

Вскоре летчиков перевели из реанимации в военно-медицинский центр в Виннице. То, что их здоровью ничего не угрожает, больше всего возмущало очевидцев происшествия.

«Черный ящик» самолета был найден и направлен на исследование. По первой официальной версии, причиной трагедии стал одновременный отказ двух двигателей самолета. Российские эксперты крайне скептически отнеслись к выдвинутой украинской стороной версии об одновременном отказе сразу двух двигателей истребителя Су-27. Установленные на этом самолете турбореактивные двухконтурные двигатели с форсажной камерой АЛ-31Ф за десятки лет эксплуатации во многих странах мира, в самых разных климатических условиях зарекомендовали себя как

исключительно надежные. К тому же для регулирования режимов работы АЛ-31Ф предусмотрено функционирование двух систем — электронной (основная) и гидравлической (дублирующая). К характерным особенностям АЛ-31Ф относятся модульность конструкции, высокая газодинамическая устойчивость компрессора, малый удельный расход топлива, высокие контролепригодность и эксплуатационная технологичность. По оценкам специалистов ОКБ «Сухого», они не могут припомнить, чтобы на Су-27 в нормальных условиях пилотирования произошел одновременный отказ сразу двух движков.

Тем не менее в авиационном военно-промышленном комплексе «Сухой» не исключали, что причиной трагедии на авиашоу во Львове мог стать отказ двигателей истребителя Су-27, так как, по мнению специалистов, после распада СССР авиатехника на Украине эксплуатировалась с серьезными техническими нарушениями.

И все-таки причиной трагедии во Львове стал пресловутый человеческий фактор. Украинская армия в целом и ВВС в частности после развала СССР находились в критическом состоянии. За годы независимости летчики растеряли былую профессиональную квалификацию. Украинские пилоты имеют минимальный годовой налет. Оставшиеся от Советского Союза вооружения эксплуатировались с грубейшими нарушениями установленных правил. То же можно сказать и об учениях и тренировках с применением техники.

Эксперт по авиабезопасности Валерий Тимошкин, например, сравнил катастрофу под Львовом с трагической гибелью Героя России генерал-майора Тимура Апакидзе. 17 июля 2001 года на празднике в Острове, под Псковом, разбился Су-33 под его управлением. Причиной катастрофы стала ошибка при пилотировании. Апакидзе, видимо поняв, что виноват, сам погиб, но самолет увел в сторону от зрителей.

Украинская комиссия сделала заключение, что к трагедии привели «серьезные просчеты в организации подготовки и осуществления полетов в ВВС, и в частности при организации демонстрационных мероприятий во Львове». Об этом говорилось в сообщении пресс-центра Генеральной прокуратуры Украины.

Трагедии можно было избежать, если бы устроители авиашоу выдержали минимально безопасную высоту и удаление от зрительских трибун. Тогда пилот в случае возникновения нештатной ситуации имел возможность увести самолет в сторону. Об этом свидетельствует опыт авиационных происшествий на крупнейших мировых авиасалонах, таких, как Фарнборо и Ле-Бурже, где катастрофы и инциденты с самолетами в последнее время обходятся без человеческих жертв.

Летчик первого класса подполковник Алексей Мельник, просмотрев телесюжеты о трагедии, отметил явные ошибки в организации шоу. Полеты должны демонстрироваться на высоте не менее 400 м, а сама машина не должна пролетать над зрителями.

Согласно общепринятым стандартам, расстояние от места выполнения полета до места расположения зрителей должно составлять от 300 м до 1, 5 километра. Даже если пилот совершает ошибку, организаторы должны это предусмотреть. По мнению Мельника, летчик самостоятельно на виду у начальства так низко к земле не опустится: «Обязательно был

сценарий, и кто-то давал на него добро. Был руководитель полетов, который в случае нарушения летчиками режима высоты должен был дать приказ не выполнять задание дальше». Мельник охарактеризовал Юрия Егорова, с которым знаком, как сильного летчика. «Люди должны его простить, так как он сам уже достаточно наказан случившейся трагедией».

А вот мнение эксперта В. Тимошкина:

«Прежде всего, по правилам зрители должны быть только с одной стороны от взлетно-посадочной полосы. А плоскость, в которой делаются фигуры пилотажа, — с другой стороны от полосы. А здесь зрители с обеих сторон. Это раз.

Второе. Всегда определяется минимальная высота вывода машины из вертикальных фигур — в данном случае не менее 100 м. А у украинских летчиков рассчитано 30—40 м, за что они и поплатились. Тут налицо сначала ошибка организаторов шоу, а потом еще и самих летчиков. В трагедии виноваты организаторы шоу, а не только экипаж».

Не прошло и двух недель, как председатель комиссии по расследованию причин катастрофы Евгений Марчук заявил, что имело место отступление от полетного задания. Расшифрованы записи «черного ящика». Пилот спрашивал: «А где же наши зрители?» Перед падением экипаж получил предупреждение: «Самолет вошел в сверхкритическую перегрузку». При этом установлено, что все системы и агрегаты машины работали нормально.

Катастрофа вертолета Ми-26

19 августа 2002 года в Ханкале (Россия) потерпел катастрофу самый большой вертолет в мире Ми-26. Погибли 117 человек.

За сутки перед катастрофой в Моздоке (Северная Осетия) была плохая погода — шел дождь и стоял туман. «Борта» на Ханкалу, которые после завершения активных боевых действий и так летали нерегулярно, простаивали на поле. Пассажиры, занявшие едва ли не всю площадку ожидания, по этому поводу не очень переживали — в основном это были офицеры и солдаты, возвращавшиеся в Чечню к месту несения службы из отпусков.

Наконец объявили посадку. Те, кто был внесен в полетные листы, тут же бросились к самому большому в мире транспортному вертолету Ми-26. Командир экипажа Олег Батанов вскоре прекратил посадку — салон «коровы» (так окрестили этот вертолет острословы), вмещающий не более 85 пассажиров, был переполнен. Однако, как рассказывали военнослужащие моздокского аэродрома, места нашлись и для «левых» пассажиров, и для их груза. Для вертолетов, обслуживающих объединенную группировку войск (ОГВ), это обычное дело: «двадцать шестые» зачастую берут в Ханкалу по 100-110 человек и вдобавок огромное количество груза.

В самый последний момент в вертолет пытались прорваться четверо бойцов СОБРа из Томска. Однако их не взяли. Ребята, расстроенные, вернулись в оперативный штаб и там узнали, что вертолет не долетел до Ханкалы.

В 16.10, когда Ми-26 поднялся в воздух, на борту находилось 156 человек, в том числе пятеро членов экипажа. Последнее сообщение с борта вертолета поступило за минуту до катастрофы. Майор Батанов доложил на землю, что, когда совершал четвертый разворот перед посадкой на высоте 180—200 м, раздался хлопок в районе правого двигателя. Машина потеряла мощность, а на табло управления в кабине загорелась надпись: «Пожар». Командир, опасаясь, что огонь может повредить второй основной двигатель, тут же пошел на аварийную посадку.

Экипажу удалось миновать сопки и дотянуть до ровного участка земли всего в 300 м от посадочной площадки. Однако в момент посадки случилось непредвиденное: многотонная машина опустилась прямо на минное поле, защищающее базу от нападений боевиков. Как рассказал житель расположенного поблизости поселка Мичурино Руслан Темиркаев, ни грохота от падения вертолета, ни взрыва никто не слышал. Жители наблюдали лишь огромные клубы дыма на месте падения.

«Вертолет вспыхнул уже на земле, — рассказывали очевидцы. — На высоте 150—200 м из него внезапно повалил дым, а потом он резко пошел на снижение. Когда вертолет скрылся за деревьями и домами, все ждали взрыва, но его не было»

Однако Ми-26 сел не на шасси, а ударился о землю хвостом. От удара машина развалилась. Те военнослужащие, которые находились у дверей, успели выскочить до того, как вертолет вспыхнул. Успел покинуть Ми-26 и экипаж — он был в кабине, которая практически не пострадала от удара.

Опасаясь, что вертолет, заправленный десятью тоннами горючего, взлетит на воздух, военнослужащие бросились в сторону жилых домов и попали на минную полосу; в результате на минном поле погибло ничуть не меньше военных, чем те, кто заживо сгорели в вертолете.

Чудом уцелевший пассажир Ми-26 рядовой Роман Дубров рассказывал журналистам:

«Сначала пошел запах гари, а потом мы просто начали падать. Кто-то открыл аварийный люк. В грузовой отсек стала литься горящая горючка, мне попало на голову и шею, загорелся рюкзак. Я скинул его и попытался выбраться из вертолета, но чуть не упал и повис на локтях. Еле-еле забрался внутрь. Мы были еще в воздухе, до земли было метров пятьдесят. Потом мы шлепнулись на землю. Падали на хвост, видимо, летчики до последнего пытались вытянуть машину. Мы даже не приземлились, мы упали на „задницу“, еще нас протащило по полю. Все было в дыму, все горело. Мне повезло — я сидел слева, у боковой двери.

На мне горела одежда, — я стал кататься по земле. Потом отполз подальше. Повернул голову и остолбенел: стена огня, горючка течет и крики… Мы с парнями попытались подбежать к вертолету, чтобы помочь остальным. Но нас остановил пилот, он кричал: «Бегите отсюда! Сейчас все рванет!»

Мины были справа от вертолета, а я вылез слева. Один парень на моих глазах выбежал через правую дверь и подорвался на мине. Но он жив, у него только травмы ног и головы».

Представители штаба объединенной группировки войск вначале сообщили, что на борту Ми-26 находились 156 человек, в том числе 5

членов экипажа. Однако глава Министерства обороны Сергей Иванов привел другие данные: 147 человек, из них 33 остались в живых. Их отправили в госпиталь в нескольких сотнях метров от места трагедии, а потом — в Ростов-на-Дону. Окончательная цифра погибших — 117 человек.

Спасательная команда, прибывшая из Ханкалы, увидела страшную картину: те, кто выбирался из горящей машины, подрывались на минах. Спасатели никому из них помочь не могли — требовались саперы. Когда саперы с помощью трала наконец проложили дорогу к месту падения, все уже было кончено: обломки Ми-26 догорали, а спасателям оставалось собирать трупы и раненых.

Прокуратурой было возбуждено уголовное дело по фактам терроризма и убийства.

Трагедия произошла в 16.50. Командование ОГВ на Северном Кавказе сначала утверждало: это не катастрофа, а аварийная посадка. О ней даже не сообщили в администрацию республики.

Но версий насчет причин катастрофы оказалось достаточно. Постепенно выделили две основные — техническая неисправность и теракт, — причем обе связаны с разрушением одного из двух двигателей.

Некоторые эксперты считали, что имело место грубое нарушение правил полетов. Правила допускают определенный перегруз транспортных вертолетов. Например, этот может перевозить до 85 человек, но если на борт берут дополнительных людей или груз, командир должен сбрасывать из баков топливо, чего не сделано.

Однако уже к вечеру, после того как о катастрофе доложили президенту Путину, эта версия отошла на второй план. Военные стали утверждать, что речь идет о крупнейшем по числу потерь диверсионно-террористическом акте. У командования ОГВ даже появились свидетели из числа военнослужащих, утверждающие, что видели след ракеты, летящей к вертолету. Об этом заявили и лидеры чеченских боевиков. Но последние часто приписывают себе чужие «заслуги». К тому же в это время начались переговоры между бывшим главой Совбеза России Иваном Рыбкиным и представителем Аслана Масхадова Ахмедом Закаевым о мирном урегулировании в Чечне.

В свою очередь, представители ОАО «Роствертол», выпускающего Ми-26, считали маловероятным возгорание двигателей в результате технической неисправности или нарушения правил эксплуатации вертолета. Разбившийся вертолет только в 2001 году прошел гарантийное обслуживание на заводе и к моменту катастрофы считался одним из самых «свежих» в авиации ОГВ.

Кроме того, по мнению специалистов, при обычном возгорании двигателя на вертолете должна сработать система пожаротушения, после чего Ми-26 гарантированно дотянул бы до ВПП и совершил аварийную посадку. Но даже в случае отказа этой системы по своим техническим характеристикам двигатели Ми-26 позволили бы пилоту не допустить катастрофы. Тем более что о командире вертолета отзывы самые положительные: боевой летчик, со спокойным, уравновешенным характером.

Специалисты отмечали, что очень большое значение в работе двигателей имеет температурный режим (при большой нагрузке и высокой

температуре теоретически возможны сбои в работе двигателей). Однако, учитывая, что катастрофа произошла вечером и жара к этому времени спала, двигатели Ми-26 должны были работать нормально.

Основная версия: боевик выпустил из ПЗРК ракету, когда машина подлетала к взлетно-посадочной полосе. Только этим можно объяснить услышанный командиром экипажа хлопок и резкую потерю мощности двигателя.

Однако представители руководства Чечни считали версию о ракетной атаке маловероятной. «Маршрут между Моздоком и Ханкалой, по которому следовал Ми-26, считается наиболее безопасным, — заявил начальник УВД Чечни Сайд Пешхоев. — Поэтому по нему и летают тяжелые транспортные вертолеты, перевозящие большое количество людей. Если бы не так, никто не стал бы рисковать. Да и квадрат, в котором произошла катастрофа, надежно защищен от проникновения боевиков. Потому катастрофа связана скорее всего с отказом техники».

Другие эксперты придерживались мнения, что катастрофа все-таки произошла по вине военных. Даже если бы с помощью ракеты боевикам удалось вывести из строя один из двигателей вертолета, он дотянул бы до места безопасной посадки на другом двигателе. Но второй двигатель не выдержал критической нагрузки, возникшей из-за того, что вертолет элементарно перегрузили. К тому же чрезвычайная ситуация возникла на сверхмалой высоте, исключающей возможность маневров.

Государственная комиссия, работающая на месте падения самолета, вскоре пришла к выводу, что вертолет, вероятнее всего, сбит боевиками. Но катастрофы можно было избежать, если бы не перегрузка. За это временно отстранили от должности командующего армейской авиацией генерала Виталия Павлова.

Послесловие

Когда книга готовилась к набору, в небе над США произошла одна из крупнейших катастроф в истории космоса: шаттл «Колумбия» с семью астронавтами на борту взорвался при заходе на посадку.

В свой последний полет «Колумбия» отправилась с космодрома на мысе Канаверал (Флорида) 16 января 2003 года в 10.39 по времени восточного побережья США.

Старт 16 января не обошелся без происшествий. При взлете «Колумбии» оторвавшийся кусок теплоизоляционного покрытия внешнего топливного бака ударил по плиткам термозащитного слоя левого крыла «челнока». Это было замечено в центре управления полетом. Специалисты НАСА внимательно изучили последствия этого удара, но не обнаружили никаких серьезных повреждений.

На борту «Колумбии» находились семь астронавтов — столько же, сколько на шаттле «Челленджер», который погиб 28 января 1986 года.

Командир корабля — полковник ВВС Рик Хазбэнд, 45 лет, из города Амарильо, штат Техас. Был летчиком испытателем перед зачислением в отряд астронавтов в 1994 году. Это его четвертый полет на шаттле.

Пилот корабля — капитан I ранга ВМС США Уильям Маккул, 41 год, из города Лаббок, штат Техас. Астронавтом стал в 1996 году. Это был его первый полет в космос. Отец троих детей.

Специалист по операциям с полезной нагрузкой — Майкл Андерсон, 43 года, из города Спокан, штат Вашингтон. Отвечал за научные эксперименты. Зачислен в отряд астронавтов в 1994 году. Стал одним из немногих чернокожих в составе отряда. В 1998 году совершил полет на орбитальную космическую станцию «Мир».

Пилот и врач — Дэвид Браун, 46 лет. Стал астронавтом в 1996 году, до этого пилотировал боевые самолеты А-6Е «Интрудер» и F-18. Это был его первый космический полет.

Член экипажа — Калпана Чавла, 41 год, родилась в Индии. Эмигрировала в США в 1980 году. В отряд астронавтов была принята в 1998 году. Это был ее второй полет на шаттле.

Член экипажа — Лорел Кларк, 41 год. На борту «Колумбии» помогала с осуществлением научных экспериментов. До поступления в отряд астронавтов в 1996 году была врачом на подводных лодках, а также на самолетах. У нее остался 8-летний сын.

Член экипажа — полковник израильских ВВС Илан Рамон, 48 лет, стал первым гражданином Израиля, совершившим полет в космос. До этого он был пилотом самолетов F-16 и F-4. Был выбран первым израильским астронавтом в 1997 году, прошел подготовку в Хьюстоне. Отец четверых детей.

В ходе 16-дневного космического полета астронавты провели более 80 научных опытов. Часть полученных данных они успели передать по спутниковой связи на землю.

По мнению руководства НАСА, ничто не предвещало трагедии в день возвращения «Колумбии» на мыс Канаверал.

1 февраля 2003 года, в 7 часов 12 минут, Центр управления полетами ПАСА в Хьюстоне дает команду на приземление.

7.27. Экипаж приступает к предпосадочной подготовке.

8.15. Включены тормозные двигатели, корабль начал снижение.

8.19. Тормозные двигатели выключены.

8.53. После выполнения кораблем очередного маневра центр управления полетами перестал получать телеметрические данные с температурных датчиков гидравлической системы левого крыла.

8.58. Прекратилось поступление телеметрических данных еще с трех датчиков на левой стороне космического корабля.

8.59. Перестали поступать данные еще с восьми датчиков, измеряющих температуру и давление внутри и снаружи корабля. Команда докладывает, что контролирует эти параметры на своих дисплеях. Происходит последний радиообмен.

Анализ записанной компьютерами информации дает основания полагать, что в течение пяти минут с левой стороны фюзеляжа над крылом температура поднялась на 60 градусов по Фаренгейту, тогда как на правой стороне шаттла рост, как и положено, составил 15 градусов. За семь минут до того как связь с кораблем была потеряна, в районе ниши левого шасси температура также поднялась на 20—30 градусов. Вскоре после возникновения температурного перепада бортовая автоматическая система управления полетом «Колумбии» зафиксировала значительное нарастание сопротивления воздушному потоку со стороны левого крыла корабля. Нарастание было столь сильным, что системе пришлось начать

активно манипулировать элеронами шаттла, чтобы компенсировать его отклонение от расчетного курса в левую сторону. Причем элероны были выведены на большие углы атаки, что нехарактерно для этого участка снижения шаттлов при приземлении.

9.00. Полностью прекращаются связь с экипажем и получение телеметрических данных с корабля. Жители штатов Техас, Арканзас и Луизиана слышат громкий взрыв и видят вспышку в небе.

За 16 минут до посадки шаттл развалился в воздухе на две части, а затем от них начали отделяться более мелкие фрагменты. Об этом свидетельствуют кадры, показанные по американским телеканалам, которые «отслеживали» полет корабля во время его снижения над Техасом. «Колумбия» вошла в плотные слои атмосферы и начала разрушаться на высоте 63 км при скорости 5 км/сек. Шансов на спасение у астронавтов не было.

Американские СМИ обратили внимание на то, что перед посадкой на мысе Канаверал шаттл должен был пролететь над Калифорнией, Аризоной, Нью-Мехико, Техасом, Луизианой, Миссисипи и Флоридой. Потерпел же катастрофу «челнок» над родным штатом президента США Джорджа Буша — Техасом.

И еще одна мистическая деталь. Шаттл с первым израильским астронавтом на борту взорвался неподалеку от техасского городка с названием Палестина. Известно, что Илан Рамон являлся непосредственным участником осуществленной в 1981 году операции ВВС Израиля по уничтожению ядерного реактора в Ираке и других боевых действий израильской авиации на Ближнем Востоке…

В течение нескольких минут ни один сотрудник Центра управления полетами не знал и не видел того, что наблюдали тысячи жителей восточного Техаса и Луизианы.

9.16. Истекает ожидаемое время приземления шаттла.

9.29. НАСА объявляет чрезвычайную ситуацию. В ЦУПе заблокирована компьютерная система, заперты двери, запрещены телефонные звонки.

11.00. В космическом центре Кеннеди приспускают национальные флаги.

13.32. Официально объявлено о гибели всего экипажа.

14.05. Президент США Джордж Буш объявляет о гибели космического корабля многоразового использования «Колумбия» со всем экипажем. «„Колумбия“ потеряна, выживших нет», — сказал Буш, после чего воздал должное героизму астронавтов. «Они не вернулись на землю, но мы будем молиться за то, чтобы их души вернулись домой», — заявил президент США.

Буш пообещал, что Америка не свернет свою космическую программу: «Наше путешествие в космос продолжится».

В связи с катастрофой шаттла «Колумбия» в США был объявлен четырехдневный траур.

На поиски обломков шаттла было брошено более 500 сотрудников правоохранительных органов и значительные армейские силы. В частности, вертолетные подразделения и военная полиция с крупной армейской базы в Форт-Худ в Техасе, а также самолеты F-15 ВВС Национальной гвардии

США, базирующиеся в Луизиане. Поиски велись на территории штатов Техас, Калифорния, Луизиана и Аризона Более 12 тысяч обломков было доставлено в лаборатории на мысе Канаверал и на военную базу в Барксдейле (штат Луизиана).

Директора НАСА Шон О'Киф заявил, что агентство планирует собрать максимально возможное число обломков и по характеру повреждений реконструировать картину разрушения космическогокорабля.

Специалисты НАСА обнаружили носовую часть шаттла, один из бортовых компьютеров и фрагменты левого крыла «челнока», где были обнаружены неполадки. Датчики зафиксировали сильный перегрев узлов шасси и механизмов, находившихся в левом крыле. Снимки, сделанные за минуту до катастрофы телекамерой в Нью-Мексико, запечатлели, что за левым крылом «Колумбии» тянется серый дымовой шлейф.

Какое-то время теплилась надежда, что членам экипажа удалось спастись. Но…

В городке Хэмпфилл на востоке Техаса сотрудник местного госпиталя обнаружил рядом с осколками шаттла обуглившиеся торс, бедренную кость и череп. Останки астронавтов были найдены также в техасском графстве Сабин. Двое мальчиков наткнулись на обгоревшую ногу на территории своей фермы. По словам их отца, нога сильно пострадала от бедра до ступни. В районе городка Сент-Огустин на границе между штатами Техас и Луизиана жители нашли шлем и нашивку со скафандра.

Фрагменты тел астронавтов перевезли на базу ВВС, где их идентификацией занимались патологоанатомы Института ВВС США. Глава управления программы космических экипажей Боб Кабана заявил, что «знание того, что мы вернули семерых астронавтов домой, успокаивает».

Родственники погибших пожелали, чтобы похороны прошли без пышных церемоний.

Останки Илана Рамона были преданы земле 11 февраля на кладбище в городке Нахалаль на севере Израиля.

Но что стало причиной трагедии? НАСА сразу исключило версию теракта. На суше и на море на площадях в сотни квадратных километров контролировалось полностью все воздушное, наземное и морское пространство, непосредственно прилегающее к месту старта и посадки «Колумбии». Так что шансов для теоретической атаки со стороны террористов (если таковая вообще возможна, учитывая высоту, на которой потерпел аварию челнок, — 63 км) практически не было.

Правда, вскоре появилась интернет-версия гибели «челнока». Будто бы катастрофа произошла из-за сознательно выведенного из строя главного бортового компьютера, в который попал специально разработанный вирус во время сеансов экипажа в Интернете. Но и эти фантазии были опровергнуты. Сеансы Интернета велись астронавтами с компьютера, не включенного в локальную сеть космического корабля.

Были выдвинуты и несколько технических версий гибели «Колумбии». По одной из них «челнок» сгорел из-за того, что отказала система торможения. По другой — катастрофа произошла из-за «нештатного», слишком крутого входа «Колумбии» в плотные слои атмосферы, что стало причиной резкого повышения температуры корабля и разрушения его тепловой защиты. Кроме того, выдвигалась гипотеза и об

«усталости конструкции» («челнок» летал уже более 20 лет), не выдержавшей очередных перегрузок. Кстати, проблемы на борту этого шаттла возникали и ранее. Так, в 1991 году во время старта у «Колумбии» произошла утечка топлива и выключение нескольких бортовых компьютеров из-за короткого замыкания. Тогда полеты американских шаттлов были приостановлены на несколько месяцев для выяснения причин аварии. В сентябре 1999 года «челнок» был поставлен на капитальный ремонт, продолжавшийся 17 месяцев.

Наконец НАСА выделило две основные версии трагедии. Первая связана с отвалившимися во время старта термоплитками, которые должны защищать поверхность корабля от перегрева. Кадры видеосъемки зафиксировали, как по элементам конструкции левого крыла ударил некий предмет, вероятно, большой кусок теплоизоляции (около 20 кг) внешнего главного топливного бака. Кадры видеосъемки взлета очень нерезкие, и эксперты допускают, что термозащиту мог повредить и большой кусок льда, отслоившийся от того же внешнего главного топливного бака. По мнению космонавта Алексея Леонова, на старте могло возникнуть обледенение корабля. Вибрация привела к отрыву крупных кусков льда, которые и повредили теплозащиту «Колумбии».

Корабль был покрыт 24 тысячами особо термостойких пластин. Их размер 20 на 20 сантиметров при толщине в 50 миллиметров. Считается, что во время полета отлететь от корпуса может 200 пластинок. Но в самых опасных местах, где тепловой поток достигает нескольких сот градусов, все пластины должны быть в целости до самой посадки. В пользу версии о нарушении теплового режима при входе в атмосферу говорит и прекращение радиосвязи с Землей, что могло произойти из-за появления плазменного фронта, вызванного чрезмерным разогревом корабля при встрече с набегающим потоком воздуха.

По второй версии НАСА челнок пострадал не при старте, а уже в космосе. Шаттл лишился термозащиты незадолго до окончания миссии в результате столкновения с метеоритом или от удара молнии.

Не прошло и двух недель после катастрофы, как члены правительственной комиссии США, расследующей причины гибели шаттла, обнародовали предварительные выводы. Космический корабль «Колумбия» скорее всего развалился на части под разрушительным воздействием раскаленных газов, которые ворвались в полость его левого крыла при прохождении через плотные слои атмосферы. Огненная масса, вероятно, проникла в отсек, в который убираются шасси, вызвав взрывы и возгорание внутри корабля.

Эксперты также отметили, что отлетевшие термоплитки не могли стать причиной «прожога» корпуса при вхождении «Колумбии» в плотные слои атмосферы. Точное же место прорыва раскаленных газов внутрь корабля членам комиссии пока установить не удалось. По словам представителя НАСА Джеймса Хартсфильда, дыра могла образоваться и в корпусе корабля, и в левом крыле, и в двери отсека, в который убирается левое колесо «челнока».

В то же время ряд независимых экспертов считает, что истинные причины катастрофы шаттла «Колумбия» могут так и остаться невыясненными.

Литература

Авиакатастрофы. Сост. А.Б. Симонов. — Миасс: Геотур, 1998.

Антология непознанного. Кн. 1. Сост. Н. Непомнящий. — М.: Издат. дом «Прибой», 1998.

Байдуков Г.Ф. Чкалов. — М.: Мол. гвардия, 1983.

Бороздин В.П. Отдать корабль в воздух! — М.: Мол. гвардия, 1979.

Броуде Б.Г. Умберто Нобиле. — СПб.: Наука, 1992.

Вяткин Л. Последний полет пилота Благина. // Тайны тысячелетий. Сб. Т. 1. — М.: Издат. дом «Вокруг света», 1995; «Хельмут, мы горим» // Там же.

XX век: хроника необъяснимого. От катастрофы к катастрофе. — М.: Олимп; ООО «Фирма „Изд-во АСТ“, 1999.

Джонсон Д.-А. Советы авиапассажирам. — М.: Транспорт, 1989.

Жигора Д. Загадки авиакатастроф. — М.: Литература, 1997.

Кассис В.Б., Колосов Л.С. Из тайников секретных служб. — М.: Мол. гвардия, 1988.

Катастрофы и аварии. — М.: Литература, 1997.

Куше Л.-Д. Бермудский треугольник: мифы и реальность. — М.: Прогресс, 1983.

Леонов Н.С. Омар Торрихос: «Я не хочу войти в историю, я хочу войти в зону канала». — М.: Междунар. отношения, 1990.

Максимович Г. «Дело И-180», или Тайна гибели Чкалова. // Тайны тысячелетий. Сб. Т. 1.

Машкин В.К. «Кондор» оставляет следы. — М.: Политиздат, 1984.

Обухович В.А., Кульбака С.П. Дирижабли на войне. — Минск: Харвест; М.: ООО «Изд-во АСТ», 2000.

Ошибки и катастрофы. Энциклопедия мировых сенсаций XX века. — М.: Интердайджест, 1996.

Салуцкий А.С. Всеволод Бобров. — М.: Физкультура и спорт, 1987.

Соболев Д.А. История самолетов. Начальный период. — М.: РОССПЭН, 1995.

Соболев Д.А. История самолетов. 1919—1945. — М.: РОССПЭН,1997.

100 великих катастроф. Сост. Н.А. Ионина, М.Н. Кубеев. — М.: Вече, 1999.

Токарев С.Н. Хроника трагического перелета. — М.: Патриот, 1991.

Фидд А. Международная практика организации и обслуживания воздушного движения. — М.: Транспорт, 1989.

Цихош Э. Сверхзвуковые самолеты. — М.: Мир, 1983.

Чернов А.А. Путешествия на воздушном шаре. — М.: Гидрометеоиздат, 1975.

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ

Аккуратов В.И. Неизвестным курсом // Вокруг света, 1981, № 5.

Алексеева В. Белый шар над мысом Канаверал // Там же, 2001, № 4.

Алексеев Д. Конец эры воздушных гигантов // Граждан. авиация, 1993, № 7.
Алпатов И. Метель погубила ледовую дружину // Труд-7, 2001, 1ноября.
Андреев И., Бабичев С., Комаров А. и др. Ад, сошедший с неба // Общ. газ., 1997, 11—17 дек.
Андреев Ф. «Черная осень» авиации // Эхо планеты, 2001, № 42.
Ахмирова Р. «Они ушли в небо как ангелы…» // Комс. правда, 2002, 6 июля.
Аюзов Б. Российский самолет погубил 350 африканцев // Независимая газ., 1996, 11 янв.
Баранец Д., Панков И. Тайну погибшего «Руслана» мы можем не узнать никогда // Комс. правда, 1997, 10 дек.
Баранов А. Кто направил «Боинг» в пучины океана? // Комс. правда, 1999, 30 ноября.
Баранов А., Кабанников А. Проклятие рода Кеннеди // Комс. правда, 1999, 20 июля.
Баранов А., Чурсин А. САМОЛЕТ // Комс. правда, 1989, 6 июля.
Баутдинов Г. Триумф и трагедия великого «Торино» // Футбол, 1999, № 16.
Белоклокова М., Демченко В., Токарев М. Правда — в «черном ящике» // Известия, 2002, 4 июля.
Белоцерковский С., Добин В. Прерванный полет // Совершенно секретно, 1990, № 8.
Белоцерковский С., Леонов А. и др. Гибель Гагарина. Заключение // Совершенно секретно, 1990, № 8.
Благов С., Новичков Н. «Князь» победил «Витязей» // Эхо планеты, 1996, № 1.
Боброва И. Почему улыбался Гагарин? // Моск. комсомолец, 2000, 13—20 апр.
Бочаров Г. Когда и как начался расстрел самолетов // Известия, 1992, 19 июня.
Васильев А. Дело Гагарина закрыто // Огонек, 1998, № 12.
Ватутин В. Странные игры на месте катастрофы Ту-154 // Известия, 1996, 3 сент.
Волков О., Монахов А. Борт № 65058 упал удивительно тихо. И никого не разбудил // Комс. правда, 1992, 30 авг.
Герасименко С. Действия экипажа были ошибочными // Комс. правда, 2001, 13 июля.
Герасимов Г. Где был Бог в тот день? // Эхо планеты, 2002, № 36.
Голованов Я. Шифр «космонавт погиб» даже не был предусмотрен // Комс. правда, 1997, 24 апр.
Гусейнов Э. «Конкорд» погубили механики // Известия, 2000.
Двинский И. Возбуждено уголовное дело по факту катастрофы Ан-32 в Заире // Сегодня, 1996.
Дейнекин П. Пал жертвой долга… // Век, 2000, № 40.
Долгополов Н. Самолет врезался в море. Новая версия гибели Антуана де Сент-Экзюпери // Комс. правда, 1992, 6 авг.
Дроздов А. «Помогите, помогите, умоляю!..» // Комс. правда, 1985, 21авг.

Дыбский К. Воздушные гиганты не разошлись на «небесном шоссе» // Сегодня, 1996, 14 ноября.
Дыбский К. Молчание рейса 3949// Сегодня, 1996, 21 февр.
Жудро А. Не случайность, а закономерность // Эхо планеты, 1988, №15.
Злодорев Д. 9-11: Спасите наши души! // Эхо планеты, 2002, № 37.
Зубов Н. Черный вторник // Коммерсант-Власть, 2001, № 37.
Иванов С. Через 6 минут самолет разлетелся в клочья // Комс. правда, 1994, 21 апр.
Иллеш А. «Цель — вижу, иду в захвате!» // Неделя, 1998, № 32.
Кабанников А. Перед гибелью Джон Кеннеди-младший решил развестись с женой // Комс. правда, 1999, 18 ноября.
Кабанников А., Черкасова Т., Чикин М. Смерть в российском небе // Комс. правда, 1994, 24 марта.
Казьмин В. Летел в Хабаровск лайнер // Граждан. авиация, 1997, №3.
Калмыков М. Сент-Экзюпери — человек и аэропорт // Эхо планеты, 2000, № 28.
Каманин Н. Звезды Комарова // Поиск, 1996.
Каркавцев В. Домом для «космонавта № 1» была Земля, а не небо // Комс. правда, 1997, 25 марта.
Кармаза О. Мертвая петля «Туполева» // Комс. правда, 1994, 11 янв.
Он же. Похоронный марш сопровождался реактивным свистом // Комс. правда, 1994, 26 марта.
Керести А. «Челленджер»: видеолента // Иностр. лит., 1987, № 9—10.
Копилофф И. Последний рейс «Калева» // История авиации, 2001, №3.
Кириллова В. В экспедиции генерала Нобиле был людоед! // Комс. правда, 1998, 11 июля.
Киселев Е. Несостоятельные версии // Эхо планеты, 1998, № 16.
Коляса Я. Кровавое шоу во Львове // Комс. правда, 2002, 30 июля.
Котов Л. В небе над Дели — опасно // Эхо планеты, 1996, № 48.
Кочетков М., Старин А. По следам трагедии в Персидском заливе // Эхо планеты, 1988, № 17.
Кравец Н., Малиновский С. Смерть посылала им гонцов // Комс. правда, 2002, 6 июля.
Лазарев А., Черных С. Как один генерал погубил четырех лучших пилотов России // Комс. правда, 1996, 10 дек.
Они же. О чем кричат летчики за несколько секунд до гибели // Комс. правда, 1996, 24 дек.
Лебедев А.А. Последнее возвращение // Россия, 1991, № 16.
Левченко Ю. Тайна гибели Гленна Миллера // Эхо планеты, 1989, №14.
Леньшина И., Иванова В., Жунусов О. и др. Списан в Китае // Известия, 2001, 5 июля.
Леонова О., Нестерова В. Светится транспарант «Спуск» // Правительств. вестн., 1991, № 15.
Липняков Л. Смертельный «Боинг» // Новая газ., 1999, № 10.
Мальцев А. Ту-144: Судьба «потерянного поколения» // Секретные материалы, 2001, № 19.
Манвелов Н. И все-таки они падают // Эхо планеты, № 2/3.
Манвелов В. Россия просит за летчиков // Эхо планеты, 1996, № 36.

Медведев В. 90 процентов аварий российских самолетов приходится на «черную дыру» // Комс. правда, 1996, 5 дек.

Милкус А. Герман Титов: «Люди шли шесть часов, чтобы только взглянуть на Гагарина» // Комс. правда, 1999, 6 марта.

Милкус А., Черных Е. Чтобы спастись, Гагарину и Серегину не хватило полутора секунд // Комс. правда, 1998, 27 марта.

Миронова Г. Хроника пикирующего лайнера // Комс. правда, 1996, 27авг.

Никишин Л. Катастрофа на «Юбилейной вахте» // Моск. новости, 1992, 1 марта.

Новокшонов П., Алексеев Д. Последний полет Амундсена // Вокруг света, 1981, № 5.

Остров Н., Коротченко И. Смертельный трюк // Независимая газ., 2002, 29 июля.

Павлов Е. Атака на «Конкорд» // Секретные материалы, 2000, № 22.

Павлов Е. Полет на тот свет. // Секретные материалы, 2002, № 13.

Паров И., Черных С. Последний рейс на Шпицберген // Комс. правда, 1999, 6 дек.

Парсаданова В.С. Владислав Сикорский // Вопр. истории, 1994, № 9.

Пиляцкий Б. Диверсия против президентского самолета // Известия, 1987, 1 февр.

Подберезный В. Кто же сбил южнокорейский «Боинг»? // Труд-7, 1998, 1 сент.

Преображенский Д. Смерть на отрогах Оперы // Секретные материалы, 2002, № 7.

«Причиной гибели послужило стремление поставить мировой сверхрекорд». Докум. о катастрофе стратостата «Осоавиахим-1», 1934 // Источник, 1997, № 2.

Прохоров Д. Пакистанское убийство // Секретные материалы, 2001, № 25.

Пшеничников И. Если бы был радар… // Эхо планеты, 1996, № 37.

Раскин А. Первый «черный ящик» заговорил // Коммерсант-Daily, 1996, 14 ноября.

Ребров М. Как погиб космонавт Комаров // Красная звезда, 1992, 17 июня.

Рогачев В. Огненный шар над Атлантикой // Эхо планеты, 1996, №31.

Романов А. Крупнейшая за последние 8 лет авиакатастрофа произошла под Ивановом // Комс. правда, 1992, 29 авг.

Руденко М. Происходившее 30 лет назад смахивало на ритуальное убийство // Деловой мир, 1997, 27 апр.

Светличный И. Обернулось трагедией // Граждан. авиация, 1990, №1.

Седов Ю., Андреев А. США — Иран: пружины конфронтации // Эхо планеты, 1988, № 15.

Седов Ю. Трагедия «аэробуса» и лживые версии США // Эхо планеты, 1988, № 16.

Скобло С., Гаврилов Ю. Смерть в небесах // Моск. комсомолец, 2001, 6 окт.

Старцев С. Тайна трагедии Устики остается // Независимая газ., 1998, 5 авг.

Тарутин И. Как погиб Даг Хаммаршельд // Независимая газ., 1999, 11 февр.
Тешилов С. Наваждение номер 111 // Караван историй, 1998/99,дек.-янв.
Ульяновский Ю. «Конголезский след» // Эхо планеты, 1992, № 24.
Федоров В. Куда улетел «Маленький принц» // Российск. газ., 2000, 9 июня.
Цепляев В. Драма в Германии // Аргументы и факты, 2002, № 27.
Ульяновский Ю. «Конголезский след» // Эхо планеты, 1992, № 24.
Чернобров В. Бермудский треугольник: зона ускоренного времени // Чудеса и приключения, 1995, № 10.
Чикин М. Разбившийся Ту-144 спроектировали британские шпионы? // Комс. правда, 1997, 12 февр.
Чкалова В. Как погиб Валерий Чкалов // Эхо планеты, 1999, № 5.
Чудодеев А. Тайна самолета «256» // Новое время, 1991, № 32.
Шишкин Г. Трагедия в небе над Атлантикой // Эхо планеты, 1998, №37.
Шумилов А. Н-209 не отвечает // Знание — сила, 1998, № 11/12.
Юнисов В. Кто готовил катастрофу // Комс. правда, 1986, 19 ноября.
Яценко Н. Последний полет // В мире книг, 1984, № 7.